6
83

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

Anlage der AG Meißen



Dampftraktion in Nordungarn

Bei den Ungarischen Staatsbahnen (MÁV) wird zur Zeit mit beachtlichem Tempo die Traktionsumstellung vollzogen. Moderne Großdiesellokomotiven haben auf den meisten Hauptstrekken — sofern sie noch nicht elektrifiziert worden sind — die Dampflokomotiven abgelöst.

Auf den Nebenstrecken verkehren heute überwiegend Dieseltriebwagen oder leichte Zugeinheiten mit Diesellokomotiven. Ausnahmen bilden einige Strecken im Norden und Westen Ungarns, auf denen sich bis heute der Dampflokomotivbetrieb fast unverändert erhalten hat.

Dazu gehört auch die Nebenbahn von Szerencs nach Hidasnemeti. Hier hat der Eisenbahnfreund besonders in Abanjszanto die Möglichkeit, Dampfloks auf den Film zu bannen. Und das Stationspersonal ist gern bereit, sich mit dem Zugpersonal zum Gruppenfoto vor der Lok aufzustellen — wie zu alten Dampflokzeiten.

1



1 Abfahrbereiter Personenzug in Szerencs nach Sateraljankhely mit der Lok 424.027.
Obwohl Szerencs an der elektrifizierten Hauptstrecke Budapest—Miskolc liegt, werden u. a. von hier aus noch einige Züge mit Dampfloks bespannt.
Diese Maschinen sind aber nur abschnittsweise im Nahbereich eingesetzt und befahren nicht mehr die gesamte Strecke. Das Zeitalter der Dampflok wird auch hier bald beendet sein.

2



2 Am Rande des Zempleni-Gebirges fährt ein Personenzug mit der Tenderlok 375.670 in Richtung Szerencs, wo diese Nebenbahn an der Hauptstrecke Budapest—Miskolc endet.

3



3 Die Lok 375.670 beim Wassernehmen auf dem Bahnhof Abanjszanto. Dieser Bahnhof liegt an der Nebenbahn Szerencs—Hidasnemeti. Auf dieser Strecke werden Durchgangsgüterzüge bis Tallya bereits mit Diesellokomotiven befördert. Lediglich vor Personen- und Nahgüterzügen sind noch Dampflokomotiven anzutreffen.

4



4 Ebenfalls in Abanjszanto entstand diese Aufnahme mit dem aus Richtung Hidasnemeti eingefahrenen Zug. Auch die Lok 375.660 wird hier Wasser aufnehmen.

Fotos: D. Ender, Berlin (Sommer 1982)

modell eisenbahner inhalt **6/83**

eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
32. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

eisenbahn

Titelbild

Diese interessante Aufnahme entstand auf der Gemeinschaftsanlage der AG 3/4 Meißen, die wir auf den Seiten 26 bis 29 dieses Heftes vorstellen. Aufgrund der komplizierten Sichtverhältnisse aus dem Tunnel unter der Fachwerkbrücke wurde das Blocksignal an einem langen Ausleger befestigt.
Foto: P. Dargel, Berlin

modellbahn

Redaktion
Verantwortlicher Redakteur:
Dipl. rer. pol. Rudi Herrmann
Telefon: 2041 276
Redakteur: Ing. Wolf-Dietger Machel
Telefon: 2041 204
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ulrich Reuter, VBK-DDR
Typografie: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
DDR - 1086 Berlin,
Französische Str. 13/14, Postfach 1235
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit"
(also auch für „Wer hat – wer braucht?")
sind nur an das Generalsekretariat des DMV, DDR - 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu senden.
Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR



Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR - 7010 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluß: 13. 5. 1983
Geplante Auslieferung: 16. 6. 1983

Verlagspostamt Berlin

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, 1020 Berlin, Oranienburger Str. 13–14, PSF 201.

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52, Eichborndamm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR - 7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.



Traditionspflege zur Freude aller

Im Heft 4/1983 veröffentlichten wir eine neue und erweiterte Liste über die Historischen Triebfahrzeuge, die zwischen dem Verkehrsmuseum Dresden und der Hauptverwaltung Maschinenwirtschaft der DR des Ministeriums für Verkehrswesen der DDR vereinbart worden sind. Viele Leser haben die schnelle Veröffentlichung dieser Übersicht sehr begrüßt. Gleichzeitig wird jedoch auch gefragt, wo denn dieses oder jenes Triebfahrzeug aus der alten Liste geblieben ist? Darauf kommen wir später zurück. Wie bereits angedeutet, werden auch noch die Verzeichnisse der Historischen Reise- und Güterwagen sowie der Straßenbahnfahrzeuge veröffentlicht. Damit haben dann die Freunde der Eisenbahn und des Städtischen Nahverkehrs eine aktuelle und komplette Information über das, was auf diesem speziellen und gefragten Gebiet in unserer Republik an Sachzeugen für museale Zwecke und für die Traditionspflege aufbewahrt wird. Nicht nur zur Freude der jetzigen, sondern auch kommender Generationen.
Natürlich — das wird jeder Leser verstehen — tun wir das nicht schlechthin um der Information willen, sondern weil sich damit auch dankenswerte und gesellschaftspolitisch wichtige Aufgaben für unsere Bezirksvorstände und Arbeitsgemeinschaften verbinden. Seit seiner Gründung hat sich unser Verband der Traditionspflege gewidmet. Seit über 20 Jahren sind dabei beachtliche Ergebnisse erzielt worden. Es gibt hervorragende Beispiele dafür, mit welchem Engagement und kaum vorstellbarer Ausdauer Freunde von Arbeitsgemeinschaften dabei sind, Lokomotiven, Wagen, Straßenbahnen u. a. zu erhalten bzw. wieder in ihren Urzustand zu versetzen und der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Die Liste dieser Initiativen ist lang und würde in diesem Beitrag nicht untergebracht werden können. Denken wir nur z. B. an die AG Zwickau, die für den Traditionszug der DR verantwortlich zeichnet und ohne dem kaum noch ein DEFA-Film mit historischem Einschlag gedreht werden könnte. Denken wir an die Berliner, Leipziger und andere Nahverkehrsfreunde, die mit kaum zu glaubendem Enthusiasmus Straßenbahnfahrzeuge von einst wieder herrichteten und zum Fahren brachten. Denken wir an die Freunde aus Rittersgrün, die den Museums-Schmalspurbahnhof Oberrittersgrün mit 24 Wagen und einer Lokomotive schufen, zur Freude für jung und alt. Und denken wir nicht zuletzt an den Traditionsbetrieb im Kirnitzschtal, auf der Strecke Radebeul Ost—Radeburg, zwischen Erfurt Hbf und Erfurt West und auf der Harzquerbahn, wo viele Urlauber und Touristen Entspannung suchen und auch finden.
Das neue Verzeichnis enthält 40 Dampflokomotiven, davon 20 museumsgerecht hergerichtete und 20 betriebsfähig aufgearbeitete Maschinen, 9 elektrische- und 3 Diesellokomotiven sowie 8 Triebwagen. Das sind insgesamt 60 Triebfahrzeuge! Berücksichtigt sind dabei auch die als Exponate im Verkehrsmuseum Dresden aufgestellten Loks. Jeder begreift, daß dies eine sehr großzügige Regelung ist und damit der Museums- und Traditionspflege die Tore maximal geöffnet wurden. Und auch dies muß gesagt werden: Weitere Wünsche bzw. Anträge können zunächst nicht berücksichtigt werden, sind ökonomisch nicht vertretbar.
Auf dem 5. Verbandstag des DMV der DDR im November des vergangenen Jahres sind die Aktivitäten der Bezirksvorstände und Arbeitsgemeinschaften bei der Traditionspflege gewürdigt und die besten Beispiele und Erfahrungen verallgemeinert worden. Es wurde darauf orientiert, noch mehr Patenschaftsverträge mit dem Verkehrsmuseum und den zuständigen Dienststellen der Eisenbahn zur Pflege unserer musealen Triebfahrzeuge abzuschließen, so wie das z. B. in Zwickau und Suhl — darüber haben wir berichtet — der Fall ist. Nunmehr hat dies — da ja der Bestand an Historischen Triebfahrzeugen beträchtlich erweitert wurde — einen noch höheren Stellenwert. Die Betreuung der Museumslokomotiven, insbesondere auch der betriebsfähigen, sollte vorrangig Arbeitsgemeinschaften bzw. Interessengruppen des DMV übertragen werden. Hier bietet sich den Kommissionen Freunde der Eisenbahn und des Städtischen Nahverkehrs ein breites Betätigungsfeld. Es wäre eine gute Sache, wenn im Karl-Marx-Jahr und in Vorbereitung des 150. Jahrestages der Eröffnung der ersten Eisenbahnlinie auf deutschem Boden für weitere Objekte Freunde des Verbandes gewonnen würden und Patenschaftsverträge zustande kämen. Wir sind sicher, daß nun auch von den betreffenden Dienststellen der DR die Traditionspflege, die ja mitunter lediglich als Hobbysache „seltsamer Leute" betrachtet wurde, nach besten Kräften unterstützt wird. Denn Millionen Menschen haben mit diesen Sachzeugen gelebt und gearbeitet, und sie haben Anspruch darauf, daß diese als technische Denkmale erhalten bleiben.
Es ist erfreulich, daß sich bei uns immer mehr Freunde in ihrer Freizeit mit der Traditionspflege befassen. Ihnen gebührt Respekt und Anerkennung. Mit Interesse und Genugtuung haben wir auch in Tageszeitungen gelesen, im Rundfunk gehört und durch das Fernsehen erfahren, wie aus unserem Verkehrswesen über diese Freizeitbeschäftigung berichtet und Stück für Stück Betriebsgeschichte wieder lebendig wird.
Was wir hier für die Triebfahrzeuge sagen, gilt gleichermaßen für die Reise- und Güterwagen, für die Straßenbahnen, für Bahnhöfe, die unter Denkmalschutz stehen bzw. stehen sollten und für viele andere Dinge, die uns bisher alltägliche Gewohnheit waren und an die wir uns auch später gern erinnern wollen.
Wie bereits gesagt: Das veröffentlichte Verzeichnis der Historischen Triebfahrzeuge — und das wird auch bei den Eisenbahnwagen und Straßenbahnen nicht anders sein — hat ein gutes Echo gefunden. — Übrigens haben sich auch Magazine im westlichen Ausland beeilt, es abzudrucken. — Einige Triebfahrzeuge, die zuvor zum Museumsbestand gehörten, konnten nicht mehr berücksichtigt werden. Einerseits ist das auf den schlechten Zustand verschiedener Loks zurückzuführen, die einfach nicht mehr zu erhalten sind. Andererseits sollen vorwiegend die Fahrzeuge erhalten bleiben, die auf dem heutigen Territorium der DDR über Jahrzehnte das Bild prägten. Zugunsten dieser Triebfahrzeuge (z. B. 03 1010, 52 6666 und 65 1049) waren Veränderungen unumgänglich. Wenn auch das eine oder andere Triebfahrzeug, das einzelnen Eisenbahnfreunden besonders ans Herz gewachsen und jetzt nicht mehr dabei ist, darf nicht übersehen werden, daß es außergewöhnlich ist, so viele Lokomotiven und Triebwagen aufzubewahren. Und diese müssen repariert und gewartet werden. Dafür ist unser Staat, wie das neue Verzeichnis beweist, sehr aufgeschlossen.
R. H.

Leser meinen ...

Leserforum in Radebeul

„Unsere Zeitschrift hat seit dem Heft 7/1982 einen wesentlichen Sprung nach vorn gemacht. Sie ist attraktiver, unterhaltender und aktueller geworden". Dies war der Grundtenor einer lebhaften Aussprache mit 96 Freunden der ZAG Dresden während eines Leserforums. Noch mehr für den Selbstbau, also Bauanleitungen, Umbauten, Frisuren, Tips usw., mehr Informationen aus der Modellbahn-Industrie bringen, das stand immer wieder im Mittelpunkt des fast dreistündigen Gesprächs. Interessant auch die Meinungen über Beiträge zur Modellbahn-Elektronik. Dieses spezielle Problem möchten wir gern mit Freunden, die sich damit intensiv beschäftigen, beraten. Die Redaktion bittet deshalb, auf einer Postkarte den Wunsch zur Teilnahme an einem solchen Forum zu äußern. Dafür würden wir dann eine zentral gelegene Stadt wählen, damit die An- und Abreise nicht allzuviel Zeit beansprucht.

me

**Noch einmal:
„Adler" oder „Der Adler"?**

„Im Heft 12/82 warf Erich Preuß die interessante Frage auf, ob ‚Adler' oder ‚Der Adler' der richtige Name der ersten Lokomotive der ersten deutschen Eisenbahn gewesen sei. Nach dem Studium der uns zugänglichen Literatur können auch wir dies nicht absolut klären. Jedoch soll das von Erich Preuß Gesagte mit folgendem Zitat aus dem hervorragenden Werk von Helmholtz und Staby ‚Die Entwicklung der Lokomotive' unterstützt werden: ‚... Den Zug beförderte die ... Lokomotive Adler, ...' Sehr breiter Raum wurde in diesem Werk dem ‚Adler' eingeräumt, ohne den Artikel ‚Der' auch nur einmal zu erwähnen."

Köhler, Rathenow und W. List, Stendal

„Es können für das Zustandekommen der verschiedenen Bezeichnungen zwei Ursachen maßgebend gewesen sein: zu berücksichtigen ist zunächst, daß die Lok in England gebaut wurde. In der englischen Sprache ist es üblich, daß der bestimmte Artikel ‚the' zuweilen als erstes Wort vor dem Eigennamen erscheint, z. B. ‚The Queen's College' (Oxford). Der englische Name der Maschine dürfte ‚The Eagle' gelautet haben, woraus die Übersetzungen ‚Adler' und ‚Der Adler' entstanden sein können.
Eine zweite Ursache dürfte in dem sehr großzügigen Umgang mit Eigennamen durch unsere Vorfahren zu suchen sein. Beispielsweise ist in alten – und sogar amtlichen – Unterlagen die Schreibweise ‚Neue Berliner Pferdebahn-Gesellschaft' hinsichtlich der Bindestriche recht unterschiedlich. Und ein letzter Gedanke dazu: Zuweilen mag selbst in historischen Quellen der Druckfehlerteufel schon seine Hand im Spiel gehabt haben und uns damit noch heute Kopfzerbrechen bereiten."

Dr. H.-J. Pohl, Berlin

Leser schreiben ...

Die andere Hälfte steht im Bahnhof Schwarze Pumpe ...

„Im Heft 2/83 machte Hans-Joachim Weise auf der Seite 16 einige Ergänzungen zum Beitrag von Rolf Küpper über die Oberweißbacher Bergbahn (siehe Heft 12/82). Beiden Autoren sind jedoch keine Angaben über den Verbleib der anderen Hälfte des ehemaligen VT 715/716 bekannt. Deshalb möchte ich mit wenigen Zeilen etwas zur Klärung beitragen. Der Benzoltriebwagen VT 715/716 war nach Kriegsende auf dem Gebiet der heutigen DDR verblieben. In den Jahren 1960/61 baute ihn das Raw Dessau zu einem Doppelbeiwagen um. Mit seiner Nummer VB 140 604/605 kam er zum Bw Naumburg (Saale), 1962 dann zum Bw Nordhausen. Auf der ehemaligen Kleinbahnstrecke Greußen—Ebeleben (damals KBS 186e) war dieser Doppel-VB ab 1966 längere Zeit mit einer V 36 als Zuglok zu sehen. Mit den 1970 erhaltenen EDV-Nummern 190 854-0 und 190 855-7 war er von 1973 bis 1974 dem Bw Jerichow zugeteilt, ehe dann die Übernahme durch das Bw Saalfeld erfolgte. Der Doppel-VB kam dann zwischen Orlamünde und Pößneck unt Bf zum Einsatz, wahrscheinlich anläßlich einer Sonderfahrt im Juni 1977. Zu hohen Ehren kamen beide Fahrzeuge nochmals am 22. April 1979 anläßlich einer Sonderfahrt des DMV im Raum Saalfeld bzw. Sonneberg. Später waren beide Wagen auf dem Zuführungsgleis in Obstfelderschmiede zu sehen. Fest steht jetzt, daß es sich bei dem in Lichtenhain abgestellten Wagen um den 190 855-7 handelt, während der 190 854-0 heute im Bahnhof Schwarze Pumpe als Bahnhofswagen genutzt wird."

J. Steckel, Berlin

Leser antworten ...

52 2351 ist verschrottet

Ludwig Forberger aus Dresden wollte Näheres über die Lok 52 2351 wissen (siehe Heft 2/83, S. 3). Dazu teilte uns Uwe Haas aus Dresden folgendes mit:
„Die Lok wurde mit der Fabrik-Nr. 27519 von Henschel in Kassel hergestellt, am 17. Juni 1943 an die DR ausgeliefert, und einen Tag später erfolgte die Abnahme. Beheimatet war die Maschine in den Bahnbetriebswerken Berlin-Schöneweide, Frankfurt (Oder), Lutherstadt Wittenberg, Altenburg, Leipzig Süd, Leipzig-Engelsdorf, Riesa und zuletzt Dresden. Die letzte Eintragung im Betriebsbuch wurde am 18. November 1975 vorgenommen, so daß die Lok wahrscheinlich Anfang 1976 zerlegt worden ist."

Leser fragen ...

Solibasar auf dem Berliner Alexanderplatz

Winfried Reibelt aus Schwerin möchte wissen, ob es auch in diesem Jahr wieder den traditionellen Solidaritätsbasar der Berliner Journalisten geben wird.
Selbstverständlich. Der diesjährige Solibasar findet am 26. August 1983 statt. Und natürlich wird der transpress-Verlag wiederum in seinem Stand interessante Bücher, Poster, Zeitschriften und vieles andere mehr anbieten.
Übrigens: Auch Sie können dazu beitragen, daß das Angebot noch vielfältiger wird. Sollten Sie noch Literatur oder sogar Modelle besitzen, die nicht mehr benötigt werden und einem guten Zweck dienen sollen, dann schicken Sie dieses Material einfach an unsere Redaktion.

me

Traditionsbahn Erfurt Hbf—Erfurt West

Die Züge verkehren noch am 25. u. 26. Juni, am 16. u. 17. Juli, am 6., 7., 27. u. 28. August, am 10., 11., 24. u. 25. September 1983. Im Einsatz ist die Lok 94 1292. Fahrzeiten: Hbf ab 8.57 Uhr, W. an 11.00 Uhr, ab 11.45 Uhr, Hbf an 12.30 Uhr (Fahrt 1); Hbf ab 14.24 Uhr, W. an 15.01 Uhr, ab 17.02 Uhr, Hbf an 17.37 Uhr (Fahrt 2). Bei Fahrt 1 Fotohalte mit Scheinanfahrten. Fahrpreis: Erwachsene 3 M, Kinder 1,50 M (Hin- u. Rückfahrt). Fahrkartenbestellung (nur Postanweisung, Fahrtag u. Fahrtnr. angeben) an DMV Erfurt, 5010 Erfurt, PSF 725.

Und so war es einmal!

· Oberbahnhofsvorsteher ·

Aufenthaltsraum
für Hilfsweichensteller

Eingesandt von Wilfried Rettig, Görlitz

Dipl.-Ing. Wolfgang Theurich, Görlitz

Görlitzer Schlafwagen – einst und jetzt

Seit mehr als 100 Jahren verkehren in Europa Schlafwagen. In dieser Zeit entwickelten sie sich zu Fahrzeugen, die höchsten Ansprüchen der Reisenden gerecht werden. Ob auf den Bahnhöfen vieler Hauptstädte Europas oder auf unseren Modellbahnanlagen, man findet die Görlitzer Schlafwagen überall. Sei es in Rot, Blau und Orange, sie heben sich in den Zugverbänden stets ab. Zu ihnen gehört u. a. der neue „Görlitzer", ein Schlafwagen von 26,4 m Länge.

1892 kam der Stein ins Rollen

Schlafwagen werden in Görlitz seit mehr als 90 Jahren gebaut. So lieferte 1892 die „Aktien-Gesellschaft für Fabrikation von Eisenbahn-Material zu Görlitz" die ersten Schlafwagen an die Preußische Staats-Eisenbahn-Verwaltung (PStEV). Mit einer Länge von 14,75 m verfügten sie in der 1. Klasse über vier Halbabteile mit je zwei und in der 2. Klasse über drei Vollabteile mit je vier Plätzen. Alle 20 Sitzplätze konnten in entsprechende Schlafplätze umgewandelt werden. Dieser Schlafwagentyp hatte zwei Nachteile: Die geringe Anzahl von Waschgelegenheiten und die Unterbringung mehrerer Reisender in einem Abteil der 2. Klasse. Mit der Fertigung weiterer Schlafwagen für die PStEV im Jahre 1897 wurden diese Unzulänglichkeiten beseitigt. In dem nunmehr 18,14 m langen Wagen waren 10 Halbabteile mit je einer Waschgelegenheit, zwei Aborte mit Waschtischen und ein Dienstabteil vorhanden. Eine Verbindungstür zwischen je zwei Halbabteilen gestattete die einzelne oder paarweise Benutzung dieser Anlagen ⟨1⟩.

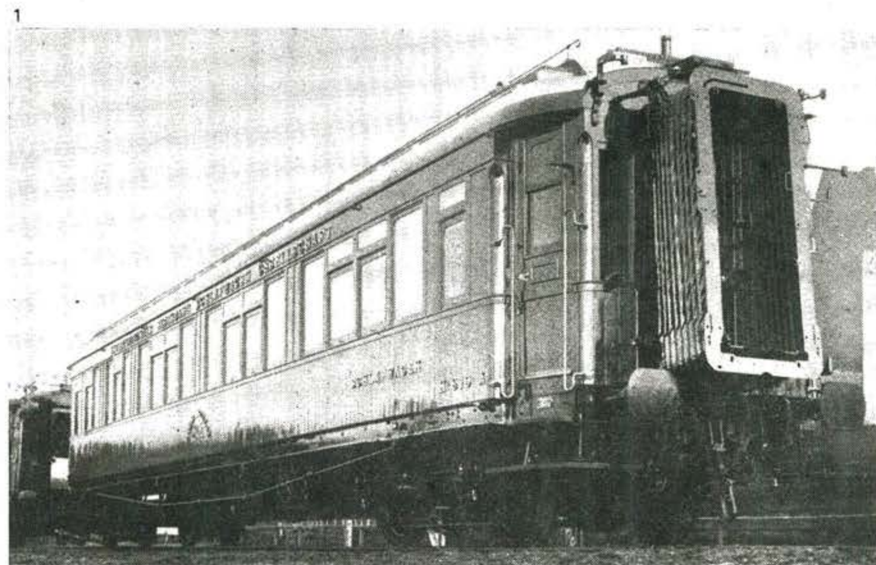
Die Entwicklung und der Bau von Schlafwagen in Europa ist mit dem Namen des belgischen Ingenieurs Georg Nagelmackers eng verbunden. Er gründete bereits 1876 die „Compagnie Internationale des Wagon Lits" (CIWL). Waren es zunächst Schlafwagen, die von der Internationalen Eisenbahn-Schlafwagen-Gesellschaft in Europa eingesetzt wurden, kamen bald Speise- und Gepäckwagen hinzu. Damit begann 1882 der Einsatz europäischer Expreßzüge. Der wohl bekannteste war der „Orient-Express". Er befuhr die Strecke Paris—Konstantinopel. Damit hatte die CIWL in Europa eine Monopolstellung eingenommen ⟨2⟩.

Verschiedene Waggonbaubetriebe Europas wurden von der Internationalen Eisenbahn-Schlafwagen-Gesellschaft beauftragt, Wagen herzustellen, so auch die Görlitzer Waggonfabrik. In den Jahren 1899 und 1912 wurden je eine Serie von Schlafwagen für die CIWL gefertigt. Diese Wagen erhielten die Nummern 615–620; 1912 die Nummern 2180–2185. Bild 1 zeigt den Schlafwagen Nr. 619. Besonders deutlich ist auf diesem Foto die Teakholzverkleidung des Wagenkastens als äußeres Wahrzeichen aller ISG-Wagen bis in die 20er Jahre unseres Jahrhunderts zu erkennen.

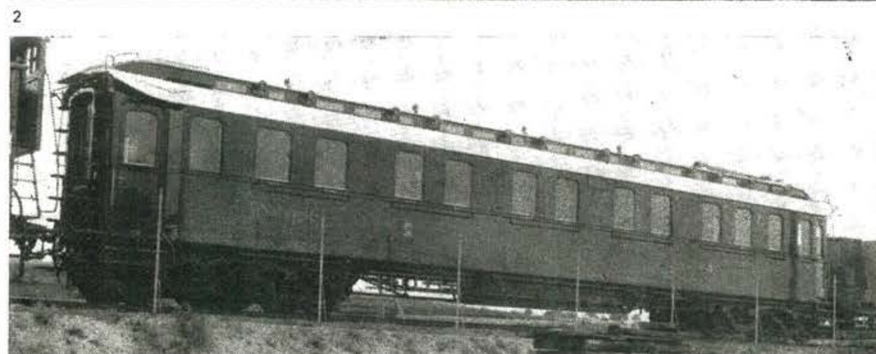
In den Jahren ab 1900 wurde die Entwicklung und Produktion von Schlafwagen fortgesetzt. Die Wagenlänge änderte sich auf 19,2 m. Neben vierachsigen wurden sechsachsige Schlafwagen gefertigt. Auf dem Bild 2 ist der 1913 hergestellte sechsachsige Schlafwagen Nr. 0247 zu sehen.

In den Jahren zwischen dem ersten und zweiten Weltkrieg entstanden in Görlitz Schlafwagen für die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, die MITROPA und auch für ausländische Bahnverwaltungen. Neben dem Neubau wurden Schlafwagen älterer Baujahre umgebaut. So mußte der 1904 für die PStEV hergestellte Schlafwagen Nr. 0102 im Jahre 1922 zum MITROPA-Schlafwagen umgebaut werden. Er erhielt die Nr. 2065 (Bild 3).

1



2



1 Vierachsiger Schlafwagen Nr. 619 der Internationalen Eisenbahn-Schlafwagen-Gesellschaft, Baujahr 1899.

2 Sechsachsiger Schlafwagen Nr. 0247 der Preußischen Staatseisenbahn, Baujahr 1913.

3 Sechsachsiger Schlafwagen Nr. 2065 der MITROPA Baujahr 1904, Umbau 1922 (Abteil in Tagesstellung).

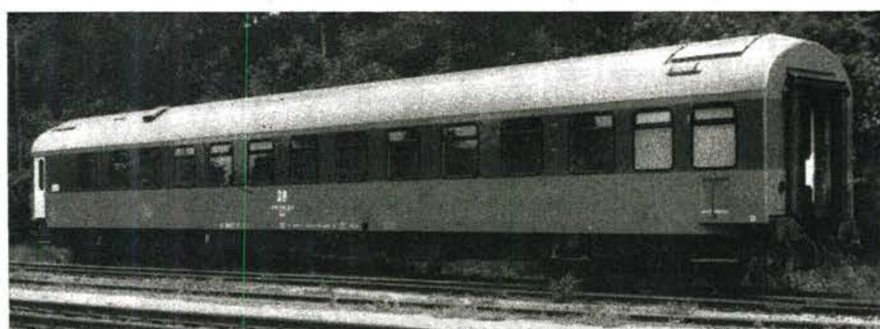
4 Schlafwagen 26,4 m für den internationalen Verkehr Nr. 80201, Baujahr 1979.

Fotos: 1 bis 3 Archiv des VEB Waggonbau Görlitz, 4 VEB Waggonbau Görlitz

3



4



Zu erkennen ist die Schräganordnung der Abteil-Trennwände und der Spiegel- und Waschschrank an der Gangwand. Mit dem Umbau erhielt dieser Wagen den heute noch üblichen bordeauxroten Anstrich, um ein einheitliches äußeres und somit verkehrswerbendes Aussehen zu erreichen. Die Neubau-Schlafwagen der MITROPA wurden in Ganzstahlausführung, anfangs noch genietet, später als Schweißkonstruktion, hergestellt. Die Wagenlänge änderte sich auf 23,5 m. Erhielten die Anfang der 20er Jahre gebauten Schlafwagen noch Drehgestelle amerikanischer Bauart, kamen später ausschließlich verschiedene Drehgestell-Typen der Bauart Görlitz zum Einbau. Edelhölzer wurden bei der Innenausstattung als Verkleidung verwendet. Die herkömmlichen Kippwaschbecken waren durch Eckwaschbecken aus Keramik ersetzt worden. Durch den längeren Wagenkasten konnten 11 Halbabteile und 22 Schlafplätze eingebaut werden.

Der zweite Weltkrieg unterbrach die Schlafwagenproduktion in Görlitz. 1945 hatte der Hitlerfaschismus auch im Waggonbau Görlitz ein trauriges Erbe hinterlassen. Schwer war der Wiederbeginn. Leiterwagen wurden gebaut und Schadwagen repariert. Neubaugüterwagen folgten. 1948 gelang es mit sowjetischer Hilfe, die ersten Weitstrecken-Speise- und Personenwagen für die UdSSR zu bauen. Langfristige Absatzverträge über die Lieferung derartiger Wagen in großen Stückzahlen schufen die Grundlage für eine stabile Entwicklung des Betriebes. Die ersten Neubauschlafwagen erhielten die Sowjetischen Eisenbahnen (SŽD) und die Eisenbahnen der Volksrepublik China (KZD). Die ČSD übernahmen die ersten RIC-Schlafwagen. Der Schlafwagen wurde weiterentwickelt und in zwei Varianten geliefert, einmal nur für die Spurweite 1435 mm und zum anderen – durch die Möglichkeit, Drehgestelle zu wechseln – für zwei Spurweiten, 1435 mm und 1520 mm. 1959 lieferte der Betrieb die erste Serie von RIC-Schlafwagen für die SŽD ⟨3⟩. Weitere umfangreiche Lieferungen erhielten die Bulgarischen Staatsbahnen, Indonesische Eisenbahnen, Irakische Eisenbahnen, Polnische Staatsbahnen, Rumänische Eisenbahnen und Ungarische Staatsbahnen in den zurückliegenden 28 Jahren. Eingeschlossen in diese breite Palette der Kunden ist selbstverständlich auch die Deutsche Reichsbahn. 1962 wurden 25 MITROPA-Schlafwagen, die ersten neuen nach dem zweiten Weltkrieg, gefertigt. Zwei weitere Serien mit insgesamt 40 Stück folgten 1967 und 1978. Mit einem neuentwickelten 26,4 m-Schlafwagen für den internationalen Verkehr und der Fertigung eines Baumusters 1979 war der Start für eine neue Schlafwagengeneration vollzogen ⟨4, 5⟩ (Bild 5). Umfangreiche Typ-Prüfungen und Erprobungen aller Anlagen sowie ein damit verbundener Betriebseinsatz bei der Deutschen Reichsbahn garantieren die volle Funktionsfähigkeit und Zuverlässigkeit. Damit wurden wichtige Voraussetzungen für die Aufnahme der Serienproduktion in diesem Jahr geschaffen.

Quellenverzeichnis

⟨1⟩ Neue Schlafwagen der preußischen Staatseisenbahn-Verwaltung
Glasers Annalen für Gewerbe und Bauwesen / Berlin / Nr. 499 vom 1. April 1898, S. 125–127.
⟨2⟩ Brandt, W.: Schlaf- und Speisewagen der Eisenbahn
Francksche Verlagshandlung Stuttgart 1968.
⟨3⟩ Theurich, W.: 90 Jahre Schlafwagenproduktion in Görlitz
Eisenbahn-Jahrbuch 1982
Transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1982, S. 99–108.
⟨4⟩ Heinze, D.: Dolgner, H.: Scholz, H.: Die neueste Entwicklung aus dem VEB Waggonbau Görlitz – ein komfortabler Schlafwagen für den internationalen Verkehr
DET – Die Eisenbahntechnik / Berlin / 28 (1980) 3, S. 92–96
⟨5⟩ Heinze, D.: Dolgner, H.: Opel, G.: Bewährung des WL 26,4 m in der Typprüfung
DET – Die Eisenbahntechnik / Berlin / 29 (1981) 3, S. 101–104

Wolfgang Rexzeh, Berlin

Bahnhof Neu-Wiek – die Hobby-Kleinbahn in Zepernick

Wolfgang Rexzeh, ursprünglich Triebfahrzeugführer bei der Berliner S-Bahn und jetzt im Bw Berlin Ostbahnhof tätig, fährt mit modernen sowjetischen Großdieselloks von Berlin aus in alle Richtungen. Doch auch in seiner Freizeit beschäftigt er sich mit einer richtigen Eisenbahn, die auf seinem Grundstück in Zepernick großes Interesse erweckt. Tages- und Wochenzeitungen, aber auch Zeitschriften berichteten darüber bereits.

In den Fahrdienstvorschriften steht es: Eine Bahnanlage mit mindestens einer Weiche, wo Züge beginnen, enden, kreuzen oder mit Gleiswechsel wenden dürfen, kann als Bahnhof bezeichnet werden. Damit erfüllt die Betriebsstelle Neu-Wiek der Zepernicker Kleinbahn alle Bedingungen, die für einen Bahnhof erforderlich sind. Von meist jüngeren Spaziergängern werde ich oft gefragt, ob dies der Rest einer von mir aufgekauften ehemaligen Kleinbahn ist. Die Antwort: Nein! Alles, was hier an eisenbahntechnischer Ausstattung aufgebaut ist, wurde herangefahren oder auch herangeschleppt.

Ein Kleinbahnwagen war der Anfang

Im November 1970 wurden meine Frau und ich Nutzer eines Gartengrundstükkes, auf dem nur Kartoffeln, Mohrrüben und allerhöchstens Erdbeeren halbwegs reale Chancen zum Überleben haben. Die Idee, einen Kleinbahnwagen als Wochenendunterkunft zu beschaffen, bestand aus zwei Gründen: Einerseits fehlte 1970 das erforderliche Baumaterial, und zum anderen traute ich mir den Bau eines massiven Bungalows nicht zu.

Die Stillegung der Rügenschen Kleinbahnen auf dem Streckenabschnitt Bergen Ost—Wittower Fähre veranlaßte mich, im November 1970 in der Rbd Greifswald nachzufragen, ob ein Kleinbahnwagen käuflich zu erwerben sei. Das geschah schon fast zu spät, denn die Wagenkästen waren schon verkauft. Die neuen Besitzer nutzen sie überwiegend als Gartenlauben, Kaninchenställe oder Schuppen. Nur der Personenwagen KABp 971-104 war noch zu haben, da der Interessent sein Kaufrecht nicht wahrgenommen hatte. Nachdem ich das Fahrzeug im stillgelegten Bahnhof Bergen (Rügen) Ost besichtigte, stand fest, es auf einem Stück Gleis im Garten aufzustellen.

Doch bevor der Kleinbahnwagen von Bergen abtransportiert werden konnte, mußte ich dort siebenmal anreisen. Einmal war die noch für den Rangierdienst genutzte Köf 6001 defekt, und vielfach stand kein regelspuriger Güterwagen für die Verladung zur Verfügung. Inzwischen kannten mich viele Kollegen vom Bahnhof Bergen, die für mein Anliegen viel Verständnis hatten. In dieser Zeit konnte ich auch den Gepäckwagen 975-111 erwerben, den ursprünglich die Müllabfuhr in Bergen erhalten sollte. Somit hatte ich einen „ganzen Zug" mit bedienbarer Gewichtsbremse.

Weiteres kam hinzu

Die Bahnmeisterei Bergen überließ mir eine ziemlich brüchige Hebeldraisine und ein Draisinenwrack, das im DEFA-Film „Heißer Sommer" zu sehen war. Nun bemühte ich mich um Gleismaterial und zwei Weichen. Den Kauf von Schienen genehmigte die Rbd Greifswald. Für die Abgabe der rückführungspflichtigen Weichen war die Zustimmung des Weichenwerks Brandenburg erforderlich.

Nachdem sämtliche Genehmigungen vorhanden waren, existierten die in Bergen Ost von mir bestellten Weichen nur noch unvollständig. Daraufhin reservierte mir die Bahnmeisterei Bergen (Rügen) zwei Weichen des Bahnhofs Putbus, die bei einer Erneuerung entfernt worden sind. Eine Weiche wurde 1975 von einem Lokführer und mir ausgebaut und als Stückgut versandt, die andere baute 1979 die Bm Bergen aus.

Eisenbahner wurde Transportkunde

Im Februar und März 1971 wurden beide Kleinbahnwagen von Bergen bis Bernau auf regelspurigen Güterwagen transportiert. Erstmalig machte ich mit den Entladefristen und deren Folgeerscheinungen Bekanntschaft, so daß die sofortige Entladung in Bernau abgesichert werden mußte. Dabei half mir der VEB Bau Bernau mit einem Autodrehkran und Traktor. Für den Weitertransport erwies sich ein Tieflader als ungeeignet. Als Alternativlösung mußte der Transport auf einer Schleppachse und mit einem Schleppkran des VEB Autotrans erfolgen (Bild 1).

Auf dem Grundstück in Zepernick setzten wir die Wagen zunächst auf Schwellen ab. Dann entstand ein provisorisches Gleis. Erst später wurden die Fahrzeuge endgültig am vorgesehenen Standpunkt aufgestellt. Noch im Sommer des gleichen Jahres lagen die ersten Meter Gleise des künftigen Bahnhofes Neu-Wiek.

Gleichzeitig begannen die Arbeiten im Innenraum des Personenwagens mit dem Ziel, ihn als Wochenendhäuschen zu nutzen. Die vorhandene und teilweise zerstörte Einrichtung wurde bis auf einen wiederherstellungsfähigen Rest entfernt. 1972 diente dann der „unbespannte Kleinbahnzug" als Urlaubsdomizil. Die vorhandene Gartenlaube sollte wegen des äußerlich sehr schlechten Zustandes abgerissen werden. Doch dann beschlossen wir, sie als Bahnhofsgebäude herzurichten, und 1973 begannen die ersten Arbeiten. Daß sie bis heute nicht abgeschlossen sind, liegt daran, daß der endgültige Ausbau teilweise als Lokschuppen vor-

Lok und Wagen der Zepernicker Kleinbahn

	Lok	Persw.	Gepäckw.	Güterwagen
Bauart/Gattung	Cn2t	KABp	KPwi	Gw
Letzte Bezeichnung bei der DR	99 4503	971-104	975-111	97-42-03
Bezeichnung vor Übernahme durch die DR	08-21	657	902	4338
ursprünglich geliefert an	O.W.K.	Rü.K.B.	Rü.K.B.	Rü.K.B.
dortige Bezeichnung	17 WITTENBERGE	23	1	129
Hersteller	Hartmann, Chemnitz	Beuchelt & Co. Grünberg	Görlitz	Beuchelt & Co. Grünberg
Baujahr/FN	1900/2622	1905	1895	1898

Rü.K.B. Rügensche Kleinbahnen
O.W.K. Ost- und Westprignitzer Kreiskleinbahnen

gesehen ist und gründlich durchdacht werden muß.
Im Frühjahr 1973 wurde ich einem Dienstplan im Bw Berlin Ostbahnhof zugeteilt, der u. a. eine Leistung nach Wismar hatte. In Glöwen, auf der linken Seite in Richtung Wittenberge, standen auf einer Überführungsrampe u. a. noch einige Lokomotiven der ehemaligen Ost- und Westprignitzer Kreiskleinbahnen abgestellt. Dazu gehörte auch die 99 4503, die mir besonders gefiel. War sie doch eine typische dreiachsige Kleinbahnlok. Lange zögerte ich, mich um sie zu bemühen.

Ein Traum ging in Erfüllung
Im August 1973 richtete ich schließlich diesbezügliche Anfragen an die zuständigen Dienststellen der DR. Und da geschah etwas, was ich nie für möglich gehalten hatte: Nach Vorlage der erforderlichen Anträge wurde mir die 99 4503 verkauft, noch dazu unter besonders günstigen Bedingungen!
Nun begann für mich der Weg zu vielen Institutionen, um für den Loktransport und das Aufstellen die erforderlichen Genehmigungen zu erhalten. Neben diesen Problemen, mußte auch die Lok zum Abtransport vorbereitet werden. Zunächst wurden u. a. Schornstein, Sicherheitsventile und Lichtmaschine abgedeckt. Im Sommer 1974 bauten wir die Treibstangen und Bahnräumer ab und befreiten das Regelspurgleis zur Überführungsrampe von einigen inzwischen gewachsenen Kiefern. Nun war es soweit: Die Verladung erfolgte dann am 2. Dezember 1974. Mit einem Flaschenzug zog ich die Lok eine halbe Nacht hindurch ladegerecht auf die Mitte des regelspurigen Flachwagens. Drei Tage später kam die Lok um 7.00 Uhr in Berlin-Buch an. Zum Entladen stellte die Kooperative Abteilung Pflanzenproduktion Berlin-Buch einen Traktor zur Verfügung.

Nun ist der Zug komplett
Heute stellt sich der Hobby-Kleinbahnhof Neu-Wiek so dar: Von der Straße aus blickt man durch das Gartentor auf die Weiche 1 (bis 1975 Weiche 21 in Putbus). Auf dem geraden Strang hinter dieser Weiche steht der Kleinbahnzug am Bahnsteig. Er besteht aus der Lok 99 4503, dem Gepäckwagen KPwi 975-111 und dem Personenwagen KABp 971-104.
Die wichtigsten Daten über diese Fahrzeuge sind der Tabelle zu entnehmen. Da in mehreren Veröffentlichungen bereits ausführlich auf Lok und Wagen eingegangen worden ist, sei an dieser Stelle auf ⟨1⟩ und ⟨2⟩ verwiesen. Noch im Jahre 1965 erhielt die 99 4503 den im Raw DSF Görlitz hergestellten Neubaukessel Nr. 4. und war anschließend fast nur noch der Strecke Glöwen—Havelberg zugeordnet. Auf Grund ihrer geringen Größe und dementsprechend schwachen Leistung diente sie ausschließlich Reservezwecken.
Letztmalig stand die 99 4503 am 9. September 1969 unter Dampf. Nach Stillegung der Strecke Glöwen—Havelberg am 26. September 1971 und dem Abbau der Anlagen wurde das Maschinchen auf der Überführungsrampe des Bahnhofs Glöwen zusammen mit den 99 557, 99 593, 99 4701 und 99 4511 abgestellt. Zufällig stand sie ganz vorn auf der Rampe, so daß es mir dadurch überhaupt nur möglich war, sie abzutransportieren!
Die Aufarbeitung der Lok mußte sich auf das Gangbarmachen und Konservieren aller zugänglichen und abbaubaren Teile beschränken. Außerdem sollte das Triebwerk bewegungsfähig bleiben. Das hieß auch, Schieber und Kolben zu kontrollieren und beide durch eine Ölkonservierung vor dem Festsetzen zu bewahren. Sämtliche Armaturen mußten ebenfalls zerlegt werden. Es bewegte sich nichts mehr! Einen Betrieb mit Dampf wird es jedoch nicht mehr geben. Die Finanzierung einer Kesseluntersuchung würde die vorhandenen Möglichkeiten bei weitem übersteigen.
Der Gepäckwagen 975-111 verfügt über einen Zugführer-Arbeitsplatz, den Wagenheizungsofen und die Bremshaspel für die Gewichtsbremse.
Der nun folgende Personenwagen KABp 971-104 verkehrte, den zahlreichen und recht verwitterten Fahrkarten zufolge, die ich in den Fensterklappen fand, zuletzt auf dem Streckenabschnitt Fährhof—Altenkirchen.

Gewichtsbremse voll funktionstüchtig
Der ganze Kleinbahnzug kann von der Lok aus durchgehend mit der Gewichtsbremse gebremst werden, da auch die Lok mit einer Bremsseilhaspel ausgerüstet ist. So gibt es hier die einzige Möglichkeit, die Gewichtsbremse noch betriebsfähig zu sehen. Bei Dunkelheit kann der Kleinbahnzug beleuchtet werden. Die über einen Trafo reduzierte Spannung wird im Gepäckwagen eingespeist.
Folgt man dem abzweigenden Strang der Weiche 1, so werden nach einer Gegenkurve die Weiche 2 und das Bockgleis erreicht. Die Weiche 2 lag als Weiche 28 bis 1979 auf dem Bahnhof Putbus. Der Bock stand in Altefähr als Gleisabschluß am Wasser. Diese Stücke konnten erst 1982 aufgebaut werden, nachdem 1981 der für das Bockgleis notwendige Damm geschüttet worden war. Die Gleisanlage stellt somit eine gestreckte einfache Gleisverbindung dar. Schließlich steht auf dem von der Weiche 2 abzweigenden Gleis der Gw 97-42-03. Ihn konnte ich noch 1972 erwerben.

Spezialfahrzeuge gehören dazu
Neben diesen Fahrzeugen gehören zum Bestand der Hobbykleinbahn auch solche, die wirklich fahren. Da wäre die Hebeldraisine, die mit verschiedenen Teilen der anderen Draisine fahrfähig aufgebaut wurde. Ebenfalls von der Bahnmeisterei Bergen (Rügen) stammt das Schienenmoped, eine Entwicklung von 1959/60. Es sollte der Nachfolger der Motordraisine werden und ist ein KR 50 auf einem leichten Rohrrahmen und mit Blechrädern. Die geringe Motorleistung und die zunehmende Streckenbelegung haben dieses Fahrzeug auch von den Schmalspurstrekken verdrängt. Im März 1976 konnte ich außerdem von der Bm Annaberg-Buchholz eine Motordraisine mit einem einachsigen Hänger erwerben. Nach entsprechenden Reparaturarbeiten lief sie wieder, zur Freude auch der Besucher und besonders der jüngeren Schulkinder, wenn sie im Rahmen eines Schulklassenbesuchs mitfahren konnten. Nachdem 1977/78 der Bahnsteig angeschüttet worden war, konnten auch passende Laternen aufgestellt werden. Die Masten stammten vom Zentralviehhof und die Lampenkörper aus einem Wagenschuppen, dessen Beleuchtung erneuert wurde. Und was ist eine romantische Eisenbahn ohne Läutewerke? Für eine Kleinbahn ein echter Stilbruch! Aber dafür stehen gleich drei zur Ansicht bereit. Das eine, ein Einheitsläutewerk, stand viele Jahre im Bereich des Haltepunktes Petershagen. Das zweite, ein Spindelläutewerk, verrichtete einst an der alten Rostocker Strecke bei Neustrelitz Dienst, und das dritte holte ich von dem Posten 284 bei Scharpzow in Mecklenburg mit einem Lkw.
Die neuste Errungenschaft ist eine richtige Bahnhofsuhr mit eigenem mechanischen Werk, die bis September 1980 den Bahnhof Sternfeld (Meckl.) zierte. Im Winter 1978/79 durch Frost und Schnee stark beschädigt, wurde sie mir überlassen. Die Reparatur der beschädigten Zahnräder übernahm ein in seinem Beruf hobbymäßig engagierter Uhrmachermeister. Seit September 1982 zeigt diese Uhr am „Dienstgebäude" die genaue Zeit an.

1



2



Dank an alle, die halfen

Der Leser wird sich vorstellen können, daß Arbeiten von einem solchen Umfang, auch wenn sie über 12 Jahre andauern, nicht allein zu bewältigen sind, auch wenn fast die ganze Freizeit investiert wird. Große Hilfe gaben begeisterte Kollegen der Deutschen Reichsbahn. Die Bahnmeisterei Bergen (Rügen) unterstützte mich bei der Beschaffung der Gleismaterialien und mit den notwendigen Hinweisen zum Gleisbau. Ein fester Kreis von Freunden steht mir seit Jahren bei dem Aufbau der Anlagen und der Aufarbeitung der Fahrzeuge zur Seite. Ihnen und all denen, die mir den Erwerb der Fahrzeuge und Anlagenteile ermöglichten, und jenen, die bei den Transporten halfen, ist es mit zu danken, daß diese Kleinbahn Wirklichkeit werden konnte. Eine Erfahrung soll nicht vorenthalten werden: Niemals können alle Stücke zugleich „wie neu" aussehen. Die Anstriche sind nach zwei Jahren total verwittert. Darum schwöre ich in letzter Zeit nach jedem neuen Stück, das erworben, restauriert und aufgebaut wurde: „Das ist das letzte". Aber schon winkt in nicht allzugroßer Entfernung ein kleines Formsignal mit seinen Flügeln. Das wird dann wirklich das letzte sein... vielleicht!

Quellenverzeichnis

(1) Kieper, Preuß, Rehbein: Schmalspurbahn-Archiv. transpress VEB Verlag für Verkehrswesen. Berlin 1980, S. 77, 149 bis 160.
(2) Betriebsbuch der Lok 99 4503
(3) Signalbuch der K.P.E.V. aus dem Jahre 1907
(4) Unterlagen aus der Sammlung des Verfassers

1 Transport des Gepäckwagens KPwi 975-111 am 5. April 1971 mit einem Schleppkran des VEB Autotrans bei der Fahrt durch Bernau.

2 Lok 99 4503 wird am 8. März 1975 auf einen Tieflader des VEB IHB Berlin in Berlin-Buch verladen.

Fotos: Verfasser

3 Hobby-Kleinbahn Zepernick heute, von der Straße aus gesehen.

4 Diese 1976 von der Bm Annaberg-Buchholz erworbene Motordraisine baute die Firma Freund GmbH Hamburg mit der Fabrik-Nr. 8677.

5 Dieses Schienenmoped war bis 1973 bei der Bm Bergen (Rügen) beheimatet. Die Geräte-Nr. 36/1962 weist auf das Baujahr 1962 hin.

6 Die Bahnhofsuhr gehörte bis 1980 zum Inventar des Bahnhofes Sternfeld (Meckl.). Im März 1979 durch Frost zerstört, wurde sie von Mai 1981 bis September 1982 instandgesetzt.

7 Lok 99 4503 vor dem Kleinbahnzug, der aus dem Gepäckwagen 975-111 und dem Personenwagen 971-104 besteht.

Fotos: N. Günzl, Berlin

3



4



5



6



7



mosaik

Werklokomotiven

Zuschriften an die Redaktion zeigen es immer wieder: Das Thema Werklokomotiven ist bei vielen Lesern gefragt. Diesmal stellen wir einige interessante Diesellokomotiven in Farbe vor. Das wird zwar nicht immer möglich sein, weil besonders von historischen Fahrzeugen fast nur Schwarzweiß-Aufnahmen existieren. Soweit aber vierfarbiges Bildmaterial zugänglich sein wird — und dabei können Sie uns, liebe Leser, tatkräftig unterstützen — werden auch künftig Werklokomotiven in Farbe vorgestellt.

1 und 2 Auf den Gleisanlagen des VEB DEFA-Kopierwerk in Berlin-Johannisthal verkehrt noch dieser Diesellok-Oldtimer mit der Bezeichnung HERMANN. Von Deutz gebaut, erhielt er die Fabrik-Nr. 23019. Das Baujahr ist unbekannt. Die Aufnahme entstand am 13. Juni 1982.

3 Südlich von Berlin liegt Niederlehme. Die dortige 900-mm-spurige Kiesbahn wird heute mit Diesellokomotiven des volkseigenen Schienenfahrzeugbaues der DDR betrieben. Die meisten im Einsatz befindlichen Maschinen sind mit Betriebsnummern gekennzeichnet. Es gibt aber auch Loks, die nur mit einem Namen oder gänzlich ohne Bezeichnung laufen.
U. B. z. die Lok BAMBI (LKM 249097/1954) am 20. Oktober 1982.

4 Aus den 60er Jahren stammen die Diesellokomotiven vom Typ V 10C. Auch sie wurden ausschließlich vom VEB Lokomotivbau „Karl Marx" Potsdam-Babelsberg hergestellt. Das Bild von der Lok 4 (LKM 250210/1960) der Kiesbahn Groß Köris wurde am 20. Oktober 1982 aufgenommen.

Fotos: J. Steckel, Berlin

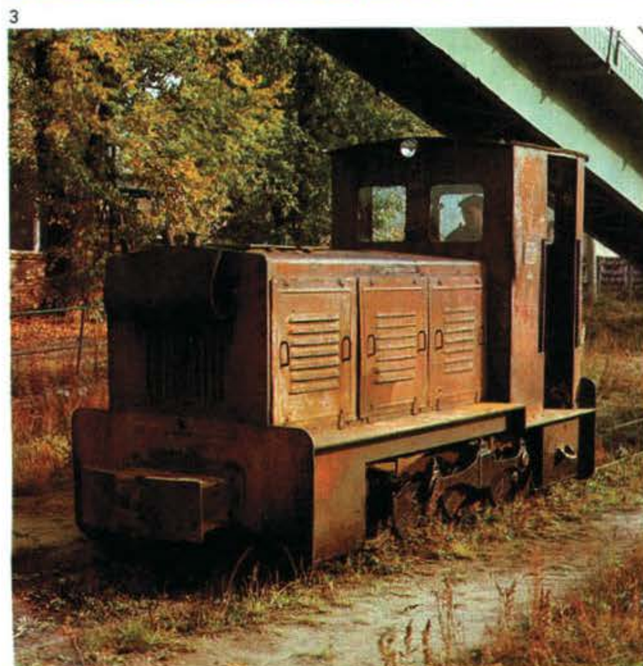
1



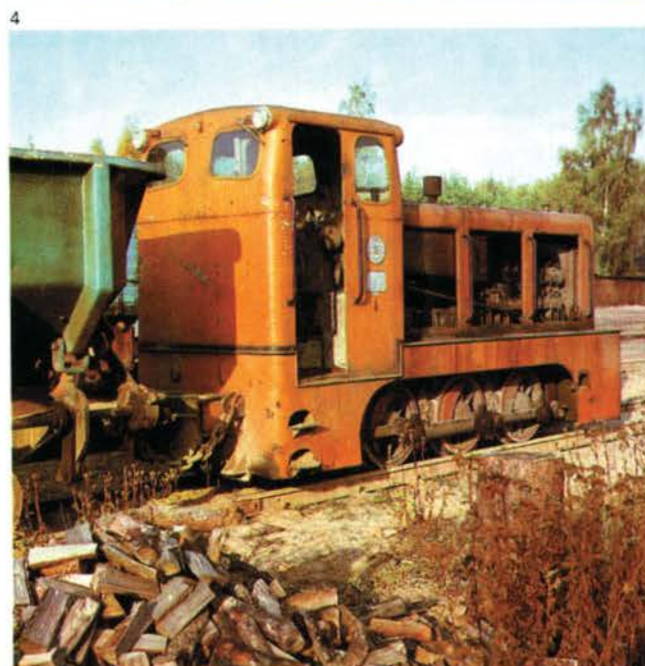
2



3



4



Wendeschleife in Stiege

Im Zusammenhang mit dem Wiederaufbau des Streckenabschnittes Straßberg (Harz)—Stiege der Selketalbahn wird im Jahre 1983 in Stiege eine Wendeschleife errichtet. Diese Wendeschleife wird rechts neben dem Streckengleis in Richtung Hasselfelde erbaut und hat einen Durchmesser von 120 m. Durch den Bau der Wendeschleife entfällt das Kopfmachen der Güterzüge zwischen Nordhausen Nord und Harzgerode im Bahnhof Stiege. Der Bau eines Gleisdreiecks vor dem Bahnhof Stiege schied wegen der damit verbundenen dezentralen Anordnung der Weichen und der fehlenden Rationalisierungsmöglichkeiten durch Einsatz von Rückfallweichen aus. Die vorgesehene Gleisplangestaltung ermöglicht in Verbindung mit den Rückfallweichen, es verbleiben nur zwei ortsbediente Weichen in den Hauptgleisen, eine rationelle Betriebsabwicklung. Siehe auch Schube/Rösel: Die Umgestaltung des Bahnhofs Stiege – ein Beispiel einer interessanten Rationalisierungslösung in Eisenbahnpraxis Heft 4/83.
K.-P. Sch.

125 Jahre Zwickau—Aue—Schwarzenberg

Am 15. Mai 1858 wurde die Strecke Zwickau—Aue—Schwarzenberg dem öffentlichen Verkehr übergeben. Zwickau erhielt zwar bereits 1845 Anschluß an die Sächsisch-Bayerische Eisenbahn, doch sollte nun auch die industrielle Entwicklung im Erzgebirge gefördert werden. Auf der neu errichteten Strecke, die zunächst als „Obererzgebirgische Eisenbahn" bezeichnet wurde, verkehrte der Eröffnungszug mit der Lokomotive HUNDERT, die Richard Hartmann im damaligen Chemnitz baute.
Ju.

150 Jahre Reiseverkehr in Frankreich

Die erste dem Reiseverkehr dienende Eisenbahn verkehrte in Frankreich vor nunmehr 150 Jahren auf der Relation Andrézieux—Chateaucren. Pferde zogen damals die Wagen mit der beachtlichen Geschwindigkeit von 12 km/h über den Schienenweg. Die erste reguläre Personenverkehrsstrecke wurde zwischen Paris und Saint-Germain eingerichtet. Heute steht die SNCF vor einem Wendepunkt in ihrer Geschichte. Nachdem ein Abkommen aus dem Jahre 1937 Ende 1982 auslief, wurde die bisherige „gemischtwirtschaftliche Aktiengesellschaft" ab 1. Januar 1983 in ein „öffentliches Handels- und Industrieunternehmen" mit der Auflage umgewandelt, das nationale Schienennetz nach den Grundsätzen des öffentlichen Dienstes zu betreiben, zu verbessern und auszubauen.
CS.

Modernisierungsvorhaben für älteste Alpenbahn

Einen Engpaß im Eisenbahnverkehr Europas stellt u. a. die 126 km lange Eisenbahnverbindung zwischen dem österreichischen Innsbruck und Bolzano/Bozen (Italien) über den Brenner-Paß dar. Die Strecke wurde 1867 dem Verkehr übergeben und ist damit die älteste internationale Eisenbahnverbindung über die Alpen zwischen Nord- und Südeuropa. Gegenwärtig sind im Güterverkehr nur Höchstgeschwindigkeiten bis zu 39 km/h zugelassen. Die Modernisierung dieser Strecke – kurz Brenner-Bahn genannt – ist daher Anlaß zahlreicher Studien, Untersuchungen und Projekte.
Ein z. Z. diskutiertes Projekt weist aus, daß der Bau einer Brenner-Flachbahn zwischen Innsbruck und Bozen entweder als Trasse West (Innsbruck—Meran—Bozen) mit einem rd. 67 km langen Basistunnel zwischen Innsbruck und Meran oder als Trasse Ost (Innsbruck—Aicha—Bozen) mit einem etwa 58 km langen Basistunnel möglich ist. Im Projekt wird der Variante Trasse Ost der Vorzug gegeben. Danach beträgt die Länge der Flachstrecke zwischen Bozen und Innsbruck nach dem Endausbau ca. 100 km und wäre damit um 26 km kürzer als die bestehende Bergstrecke. Der Scheitelpunkt der Flachstrecke im Basistunnel würde um 650 m tiefer als jener der z. Z. befahrenen Strecke über den Brenner-Paß (1370 m ü. NN) liegen. Als Bauzeit für den Basistunnel werden mehr als 10 Jahre veranschlagt.
CS.

Lokeinsätze

BR 52 alt
Noch Ende 1982 gehörten zum Bestand der DR 25 nicht rekonstruierte Lokomotiven dieser BR. Sie waren oder sind folgenden Bw bzw. Einsatzstellen zugeordnet: Angermünde: 52 1331; Berlin-Schöneweide: 52 1360, 52 2614, 52 3204, 52 3410, 52 4966, 52 6666; Wilhelm-Pieck-Stadt Guben: 52 1412; Halle (Saale) G: 52 1538 (Heizlok 1'D); Zittau: 52 1630, 52 5137; Wustermark: 52 1662, 52 2751; Frankfurt (Oder): 52 2195, 52 2723, 52 4926; Cottbus: 52 3548; Luckau: 52 4924; Falkenberg (Elster): 52 5287, 52 5448, 52 5660, 52 5679; Altenburg: 52 6404 (Heizlok 1'D); Kamenz: 52 6721; Zeitz: 52 7749.
Bis auf wenige Ausnahmen dienen diese Maschinen Heiz- und Reservezwecken. Lediglich die Bahnbetriebswerke Falkenberg (Elster) und Zittau setzen einige der genannten und dort beheimateten Loks gelegentlich im Plandienst ein.
Tr. (Ende 1982)

Raw Meiningen
Die betriebsfähig aufgearbeitete historische Lokomotive 89 1004 ist nach erfolgreicher Probefahrt in den Bereich der Rbd Halle überführt worden. Bereits im Januar 1983 wurden die Loks 03 2214 und 03 2278 verschrottet.
In der letzten Zeit erhielten u. a. folgende Loks Trofimoffschieber: 52 8021, 52 8024, 52 8030, 52 8056, 52 8080, 52 8069, 52 8128, 52 8155, 52 8184 und 52 8195. Kürzlich wurde die 01 1515 zum Dampfspender umgebaut. Außerdem erfolgt der Umbau folgender Loks für gleiche Zwecke: 50 4037, 50 4049, 50 4022 und 50 4072. Diese Fahrzeuge werden an Industriebetriebe verkauft.
Sch. (Mitte April 1983)

Bw Stendal, Einsatzstelle Rathenow
In Rathenow sind z. Z. stationiert: 50 3682, 50 3653 und 50 3672. Als Heizlok in Ketzin dient die 50 3702.
Di. (Ende April 1983)

Bw Wismar
Zum Bestand gehören: 44 1056 und 44 1595 (Heizloks), 44 725 (Dampfspender), 50 3599 und 50 3665 (jeweils eine Maschine im Planeinsatz).

Bw Rostock
Hier dienen Heizzwecken: 44 1280, 44 2453, 44 2634, 44 2661 und 44 2264 (ex 44 1264). Drei Loks sind ständig in Betrieb, die anderen dienen Reservezwecken. Wechselweise sind die Loks 50 3534 und 50 3691 im Einsatz.

Bw Güstrow
Für Plandienste stehen zur Verfügung: 50 3517, 50 3525, 50 3571, 50 3652, 52 3675 und 50 3696. Davon sind täglich zwei Maschinen im Einsatz. Die 44 1152 dient hier als Heizlok. Ebenfalls abgestellt ist. z. Z. die 118 131 mit Vollsichtkanzel.
Lio. (Mitte April 1983)

Winfried Schwarzbach, Nordhausen
Hans Röper (DMV), Wernigerode
Gerhard Zieglgänsberger (DMV), Köthen

Die Südharz-Eisenbahn

Harzquer- und Selketalbahn sind bei den Eisenbahnfreunden und Modelleisenbahnern zu einem Begriff geworden. Vieles wurde in zurückliegenden Jahren über diese Strecken in Büchern, Zeitschriften und Zeitungen berichtet. Doch weniger bekannt ist, daß im Harz eine dritte meterspurige Bahn bestand und sogar mit den anderen beiden Eisenbahn-Gesellschaften gleismäßig verbunden war. Die Südharz-Eisenbahn (SHE) Walkenried—Braunlage—Tanne lag nach 1945 zum größten Teil auf dem heutigen Territorium der BRD. 1963 — also vor nunmehr 20 Jahren — wurde hier der Betrieb eingestellt.

Vorgeschichte

1869 wurde auf der Strecke Nordhausen—Northeim der Verkehr aufgenommen. 17 Jahre später konnte die der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn (HBE) gehörende Rübelandbahn zwischen Blankenburg und Tanne fertiggestellt werden, und im Selketal begann der Bau der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn (GHE). Gleichzeitig entstanden erste Projekte, eine Eisenbahn durch den Harz von Nordhausen nach Wernigerode zu bauen [spätere Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn (NWE)].

Gemeindevertretungen, aber auch einzelne Personen des braunschweigischen Südharzes baten bereits 1893 die herzogliche Kreisdirektion in Blankenburg darum, die HBE zu veranlassen, ihre neue Strecke über Tanne, Sorge und Braunlage nach Walkenried zu verlängern. Der Südharz sollte an die Kreisstadt Blankenburg angeschlossen und die wirtschaftliche Entwicklung dieses Landstriches gefördert werden. Die HBE aber hielt eine regelspurige Verbindung Tanne—Walkenried für unrentabel und lehnte im Dezember 1893 den Bau dieser Strecke ab. 1896 legte der Berliner Bauunternehmer Degen das Projekt einer schmalspurigen Eisenbahnstrecke vor, die von Walkenried über Wieda bis Braunlage und mit einer Zweiglinie nach Tanne führen sollte.

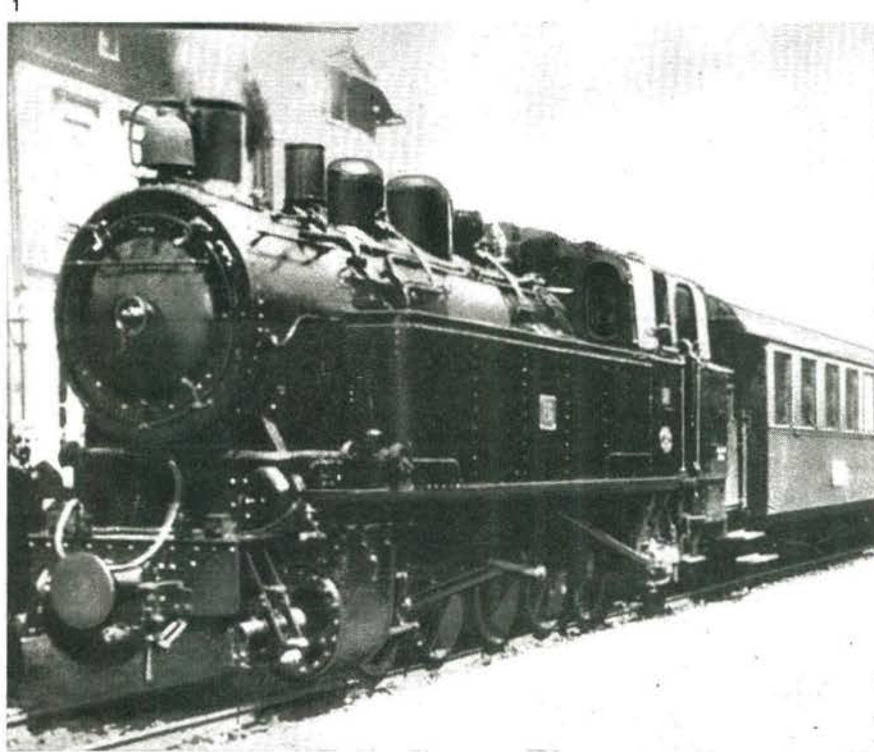
Das Herzoglich-Braunschweigische Eisenbahnkommissariat erteilte die Konzession unter der Bedingung, daß eine Aktiengesellschaft zum Bau und Betrieb der Bahn gegründet werden sollte. Bauunternehmer Degen nahm deshalb Verhandlungen mit der Herrmann Bachstein gehörenden „Centralverwaltung für Secundärbahnen" auf. Bachstein verpflichtete sich auch, Vorzugsaktien zu übernehmen. Dafür erhielt er das Recht, 20 Jahre nach Eröffnung der Bahn den Betrieb zu führen.

Schließlich wurde am 28. April 1897 die Südharz-Eisenbahn-Gesellschaft gegründet.

Am 4. Juni 1897 erhielt die SHE für den Bau und Betrieb einer Nebenbahn von Walkenried nach Braunlage und Tanne unter der Urkundennummer 4891 die Konzession. Der Bauunternehmer Degen wurde verpflichtet, die Bahn innerhalb von zwei Jahren fertigzustellen. Dazu standen ihm 2,7 Millionen Mark zur Verfügung sowie kostenloser Grund und Boden auf Herzoglich-Braunschweigischem Gebiet. Als 1897 Degen verstarb, übernahm Bachstein den Weiterbau der Strecke.

Die Länge der Strecke Walkenried—Wieda—Brunnenbachsmühle—Braunlage betrug mit der Güterstrecke zum Wurmberg 27,9 km. Hinzu kam der

1



2

7 **Braunlage-Walkenried.** Anschlüsse s. u. 4, 9, 17

0,00	7^{10}	10^{58}	1^{30}	6^{45}	ab	**Braunlage (2)**	an	10^{13}	3^{19}	4^{55}	10^{35}
3,97	7^{19}	11^{08}	1^{40}	6^{54}	an	Brunnenbachsmühle	ab	10^{03}	3^{10}	4^{45}	10^{26}
3,97	7^{24}	11^{13}	1^{44}	6^{57}	ab	Brunnenbachsmühle	an	9^{58}	3^{06}	4^{41}	10^{22}
8,24	• 7^{34}	• 11^{23}	• 1^{54}	• 7^{08}	ab	Kaiserweg	ab	• 9^{48}	• 2^{55}	• 4^{31}	• 10^{11}
13,80	• 7^{54}	• 11^{42}	• 2^{13}	• 7^{28}	ab	Stöberhai	ab	• 9^{29}	• 2^{35}	• 4^{12}	• 9^{51}
17,38	8^{04}	11^{52}	2^{23}	7^{38}	an	Wiedaer Hütte	ab	9^{18}	2^{27}	4^{01}	9^{40}
17,38	8^{05}	11^{53}	2^{28}	7^{40}	ab	Wiedaer Hütte	an	9^{17}	2^{22}	4^{00}	9^{38}
19,07	8^{14}	12^{03}	2^{38}	7^{50}	ab	Wieda	ab	9^{08}	2^{13}	3^{51}	9^{29}
20,67	• 8^{20}	• 12^{07}	• 2^{42}	• 7^{54}	ab	Zündholzfabrik	ab	• 9^{03}	• 2^{08}	• 3^{46}	• 9^{24}
24,25	8^{28}	12^{15}	2^{50}	8^{02}	an	**Walkenried**	ab	8^{55}	2^{00}	3^{38}	9^{16}

7a **Braunlage-Sorge-Tanne** (Wernigerode / Tanne-Blankenburg) Durchlaufende Wagen II.-III. Kl. zwischen Braunlage-Wernigerode und umgekehrt.

0,00	8^{05}	4^{28}	* 7^{42}	ab	**Braunlage (1)**	an	11^{27}	6^{49}	* 10^{09}
3,97	8^{15}	4^{36}	7^{52}	an	Brunnenbachsmühle	ab	11^{17}	6^{39}	9^{59}
3,97	8^{19}	4^{47}	7^{55}	ab	Brunnenbachsmühle	an	11^{13}	6^{26}	9^{47}
9,08	8^{30}	4^{53}	8^{06}	an	**Sorge**	ab	11^{01}	6^{15}	9^{35}
Anschlüsse d. Nordhausen-Wernigerode E.	8^{36}	4^{55}	8^{09}	ab	Sorge	an	10^{59}	6^{12}	9^{28}
	9^{06}	5^{23}	8^{35}	ab	Elend	ab	10^{37}	5^{57}	9^{08}
	9^{18}	5^{35}	8^{49}	an	Drei Annen-Hohne	ab	10^{22}	• 5^{35}	8^{54}
	10^{30}	5^{53} †		an	Schierke	ab	7^{38}	5^{18}	7^{35}
	11^{40}	6^{11} †		an	Brocken	ab	7^{00}	4^{37}	6^{30}
	10^{11}	6^{49}	9^{52}	an	**Wernigerode**	ab	9^{20}	4^{35}	7^{50}
9,08	8^{35}	5^{00}	8^{19}	ab	**Sorge**	an	10^{56}	6^{13}	9^{30}
12,28	8^{45}	5^{10}	8^{29}	an	**Tanne**	ab	10^{46}	6^{02}	9^{20}
Anschlüsse der Halberst. Blankenburg. Eisenbahn.	8^{55}	5^{20}	o 8^{39}	ab	Tanne	an	10^{39}	5^{50}	o 9^{12}
	10^{41}	7^{21}	11^{10}	an	Blankenburg (Harz)	ab	8^{56}	3^{10}	7^{29}
	1^{45}	8^{02}	—	an	Halberstadt	ab	8^{20}	2^{15}	6^{42}

† Verkehrt am 1., 10., 11. u. 12. Juni, am Sonnabend und Sonntag im Juni, und im Juli und August täglich. o vom 9.–12. Juni, sonst nur Mittwochs und Sonntags.

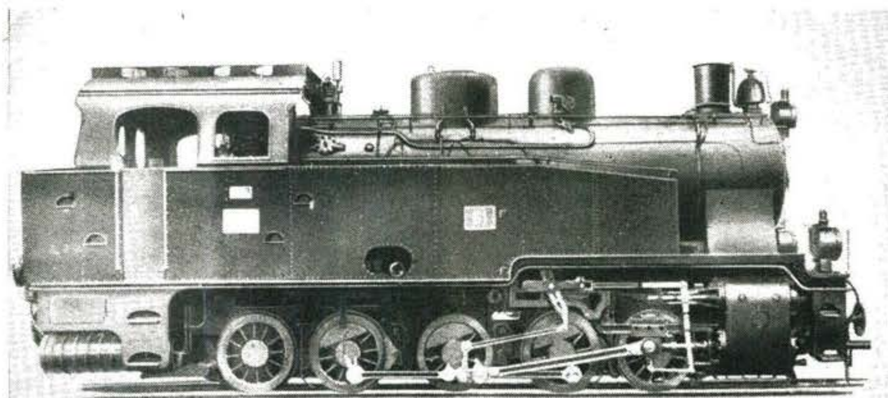
Bemerkungen: Auf den Haltepunkten Kaiserweg und Zündholzfabrik findet der Fahrkartenverkauf im Zuge statt. — Gepäck wird auf diesen Haltepunkten nicht abgefertigt.

8,2 km lange Abschnitt von Brunnenbachsmühle nach Tanne.
Ähnlich wie bei der NWE und GHE wurden Steigungen von 1:30 sowie Krümmungshalbmesser von 60 m zugelassen. Die Inbetriebnahme der Strecke Walkenried—Braunlage erfolgte am 15. August 1899. Ab 24. August 1899 fuhren die Personenzüge dann auch zwischen Brunnenbachsmühle und Tanne. Am 1. November 1899 konnte der Güterverkehr auf allen Abschnitten aufgenommen werden.

Streckenbeschreibung

Die SHE begann im Bahnhof Walkenried (273 m über NN). Hier waren ein Lokschuppen, eine Rollbockgrube, mehrere Abstell- und Umladegleise und ein Anschlußgleis in ein Schotterwerk vorhanden.
Die Bahnlinie führte nun in nördlicher Richtung durch das Wiedatal bis zur Haltestelle Zündholzfabrik, später Wieda Süd (312 m über NN). Es folgte der Bahnhof Wieda (339 m über NN), und am Nordende des Ortes befand sich die Haltestelle Wiedaer Hütte (365 m über NN).
Wurde in Wieda Süd der Anschluß einer Papierfabrik bedient, so war es in Wiedaer Hütte der Anschluß zur dortigen Ofenfabrik. Hinter Wiedaer-Hütte begann der landschaftlich schönste, für den Bahnbau aber schwierigste Teil der Strecke. Auf dem Abschnitt bis Stöberhai im Weinglastal mußten starke Steigungen von 1:30 und Krümmungshalbmesser von 60 m durchfahren werden. Der Bahnhof Stöberhai (472 m über NN) mit Gaststätte war ein beliebter Ausgangspunkt für Wanderungen. Hinter Stöberhai führte die Strecke das Wiedatal weiter aufwärts zum höchsten Bahnhof der SHE, dem Bahnhof Kaiserweg (592 m über NN). Bei 16 km Streckenlänge wurde bis hier ein Höhenunterschied von immerhin 319 m überwunden.
Beim km 20,2 befand sich der Abzweigbahnhof Brunnenbachsmühle. Nach Osten verließ die Strecke nach Tanne den dreigleisigen Bahnhof und erreichte mit leichtem stetigen Gefälle nach 5 km den Bahnhof Sorge (486 m über NN). Hier überquerte die SHE auf einer eisernen Überführung die NWE-Strecke Nordhausen—Wernigerode. Da die SHE eine Art Konkurrenzunternehmen zur NWE darstellte, kam es erst am 1. Mai 1913 zur Eröffnung eines 230 m langen Verbindungsgleises, auf dem dann Kurswagen umgesetzt wurden. Zwei Jahre zuvor wurde für die umsteigenden Fahrgäste eine eiserne Übergangsbrücke mit Gepäckaufzug vom NWE zum SHE-Bahnsteig in Sorge in Betrieb genommen. Weiter abwärts im Tal der Warmen Bode erreichte die Bahnlinie den Hüttenort Tanne (460 m) und endete schließlich nördlich der Gleise der Halberstadt-Blankenburger-Eisenbahn im Bahnhof Tanne Walkenrieder Bahnhof. Hier waren Rollbockgruben, Umsetz-, Abstell- und Ladegleise vorhanden.
Die Abfertigung der Reisenden sowie Abwicklung des Gepäckverkehrs wurde vom Personal des HBE-Bahnhofes übernommen. Dafür zahlte die SHE der HBE ein Entgelt.
Von Brunnenbachsmühle führte die Strecke wieder bergauf bis in das 4 km entfernte Braunlage. Zum Bahnhof gehörte ein großes Empfangsgebäude, ein zweiständiger Lokschuppen mit Werkstatt sowie umfangreiche Gleisanlagen.
Für den Güterverkehr zum Bahnhof Wurmberg wurde der Bahnhof Braunlage als Spitzkehre genutzt. Die Strecke führte durch den Kurpark am Stadtrand über mehrere Ladestellen und Anschlußgleise zur Ladestelle Wurmberg (618 m), wo aus einem Steinbruch Granitsteine verladen wurden. Diese Strecke war 3,5 km lang. Ein vorgesehener Personenverkehr scheiterte 1911 am Einspruch von Anwohnern und der Schulbehörde.
Für die Strecke Walkenried—Braunlage benötigten die Züge 60 bis 70 Minuten Fahrzeit. 1910 verkehrten 6 Zugpaare, 1937 ebenfalls 6 Zugpaare, wobei je ein Zug Kurswagen nach Wernigerode oder auf den Brocken und zurück mitführte.
Die Länge der durchgehenden Gleise betrug insgesamt 36 km.

3



1 Lok 56 Anfang der 30er Jahre in Braunlage

Foto: Sammlung H. Röper, Wernigerode

2 Fahrplan der SHE aus dem Jahre 1916

Repro: Sammlung G. Zieglgänsberger, Köthen

3 Lok 61 der SHE, Werkaufnahme von Orenstein & Koppel.

Foto: Sammlung H. Röper, Wernigerode

Triebfahrzeuge der SHE

SHE-Nr.	Bauart	Hersteller	Baujahr	Fabrik-Nr.	Bemerkungen
51	B'Bn4vt	Jung	1898	327	Wurmberg + 1938
52	B'Bn4vt	Jung	1898	328	Stöberhai + 1936
53	B'Bn4vt	Jung	1898	329	Achtermann[1]
54	B'Bn4vt	Jung	1901	534	Braunlage[1]
55'	B'Bn4vt	Hohenzollern	1904	1792	1913 von RLE[2]
55"	B'Bn4vt	Jung	1916	2389	[1]
56	B'Bl h4	Henschel	1925	20573	1930 Umbau in Eh2 + 1961
57	B'Bl h4	Henschel	1925	20574	1930 Umbau in Eh2 + 1963
61	Eh2	O&K	1928	11506	Luttermöller + 1962

Bemerkungen:

[1]Maschinen kamen zur Weimar-Rastenberger Eisenbahn und fielen dort 1946 unter die Reparationsleistungen in die UdSSR.

[2]Lok kam am 1. September 1914 zusammen mit 1200w zu Heeresfeldbahnen nach Frankreich.

Die weitere Entwicklung

Da die SHE nicht weit von der NWE entfernt war und keine durchgehende Nord-Süd-Verbindung darstellte, waren die Verkehrsleistungen relativ gering. Ebensowenig trug die Verbin-

dung zur regelspurigen HBE in Tanne zu einer Verkehrssteigerung bei.
Ungünstig entwickelte sich auch der Übergangsverkehr zur NWE in Sorge.
Im Güterverkehr wurden hauptsächlich die Güter der angeschlossenen Betriebe sowie Versorgungsgüter befördert. Wichtigste Verfrachter waren die Wiedaer und die Tanner Eisenhütte.
Zur Hebung der Betriebsergebnisse wurden um die Jahrhundertwende bei Sorge ein großer Steinbruch erschlossen und in Walkenried ein Schotterwerk angelegt. Der Schotter sollte bei der Oberbauerneuerung der Staatsbahn Nordhausen—Northeim verwendet werden. Er erwies sich aber als ungeeignet. Daher wurde bei Brunnenbachsmühle ein neuer Steinbruch erschlossen, aber ebenfalls bald wieder aufgegeben.
Bis auf die gesprengten Brücken in Sorge am 15. April 1945 blieb die SHE vor weiteren kriegsbedingten Zerstörungen bewahrt. Während der letzten Kriegstage wurden noch von Wernigerode Sonderzüge mit Verwundeten nach Braunlage gefahren. Am 11. April 1945 mußte der Betrieb eingestellt werden.
Im Herbst 1945 hat die SHE den Zugverkehr wieder aufgenommen. Infolge der allgemeinen Motorisierung trat dann aber eine weitere Verschlechterung der Wirtschaftslage ein, so daß zunehmende Betriebseinschränkungen unvermeidbar waren.
Hinzu kam die Reduzierung des Streckennetzes durch die nach dem zweiten Weltkrieg erfolgte Aufteilung Deutschlands in Besatzungszonen.
So verblieben 4,5 km der Strecke von Tanne bis etwa ein Kilometer hinter Sorge auf dem Gebiet der damaligen sowjetischen Besatzungszone. Die SHE betrieb daher nur noch die Strecke Walkenried—Braunlage—Wurmberg.
Nach Wiederherstellung der Brücken in Sorge kam es dann mit Billigung der örtlichen Besatzungsbehörden noch zu einer Fahrt von Braunlage nach Tanne. Eine SHE-Lokomotive holte einige in Tanne stehende Güterwagen und Rollböcke zurück. Ein Personenwagen und 7 Güterwagen, von denen 5 an die Tanner Hütte vermietet worden waren, verblieben auf dem Netz der NWE.
Der Abschnitt Sorge—Tanne wurde noch bis 1958 von der Harzquerbahn im Güterverkehr befahren. Übrig blieb nur das Reststück in der BRD, auf dem noch zwei bis drei Zugpaare täglich verkehrten.

Damit war das Schicksal der SHE besiegelt, die Stillegung war nur noch eine Frage der Zeit.
Daran änderte auch der seit den 30er Jahren bestandene Triebwagenverkehr, der kostengünstiger als Dampfzüge den Personen- und teilweise auch Güterverkehr übernahm, nichts. Immer mehr Reisende wechselten auf den schnelleren Kraftverkehr über. Der Güterverkehr sank ebenfalls ständig. Die Strecke zum Wurmberg wurde daher bereits 1959 eingestellt. Schon um 1960 stand daher die Stillegung der SHE zur Diskussion.
Im September 1962 übernahmen den Personenverkehr endgültig Kraftomnibusse, und am 31. Juli 1963 wurde der Güterverkehr offiziell eingestellt. Nachdem am 3. August 1963 das letzte Frachtgut befördert worden war, folgte einige Tage später noch eine Abschlußfahrt mit dem Triebwagen T 14. Geladene Gäste fuhren mit diesem allerletzten SHE-Zug.
Der Kraftverkehr der „Südharz-Eisenbahn GmbH" der 1945 mit der Linie Braunlage—Goslar eröffnet wurde, übernahm die Verkehrsleistungen. Seit Frühjahr 1973 trägt die SHE die Bezeichnung „Harzer Verkehrsbetriebe Braunlage GmbH" (HVB).

Fahrzeuge
Für den Streckendienst kaufte die SHE zunächst drei Malletlokomotiven, die baulich denen der NWE entsprachen. Sie erhielten als Unterscheidungsmerkmal Namen. 1904 folgte noch eine vierte Maschine dieser Bauart. Außerdem waren zwei Bn2t-Lokomotiven mit den Namen „Karl" und „Berlin" vorhanden. Diese von der Firma Krauss gelieferten Baulokomotiven waren vermutlich schon beim Bau der SHE vorhanden. Offenbar als Rangierloks übernommen, verschwanden sie ab 1912/13 wieder aus dem SHE-Bestand.

SHE-Nr.	Bauart	Hersteller	Baujahr	Bemerkungen
VT 02		Weimar	1931	Umbau aus Personenwagen in der Zentralwerkstatt Weimar
VT 07	(1A) (A1)	Kiel	1927	ex Köln-Bonner Eisenb., sp. Weimar—Rastenberg
VT 14	VT 4	MAN	1960	ab 1963 Härbfeldbahn, ab 1973 Amstetten—Laichingen
1	BC4i	Weimar	1899	Umbau 1930
2	BC4i	Weimar	1899	Umbau 1927
3	BC4i	Weimar	1899	
4	BC4i	Wismar	1909	
5	BC4i	Wismar	1909	
10	C4i	Hannover	1899	1945 an NWE
11	C4i	Hannover	1900	
12	C4i	Weimar	1900	
15	BCPw Post	Köln	1898	
51	BCPw Post	Weimar	1899	umgebaut 1929
53	PCPw Post	Weimar	1899	umgebaut 1928
156	Pw Post	Lindner	1907	Umbau in Gw
101—102	GG	Weimar	1899	
103—104	GG			
151—153	Gw	Weimar	1899	Nr. 152 an NWE = 99 01 77
164—165	Gw	Wendland	1900	
156—157	Gw	Lindner	1907	Nr. 156 ex Pw Post
201—204	Hw	Weimar	1899	
205—208	Hw		1911	
251—263	Ow	Weimar	1899	
264—279	Kt/Ow	O & K	K 1903	Schotterwagen später Ow
280—284	O	Weimar		
285—288	O	Köln und Bremen	1926	
290—294	O	Krauss	1917/18	1917/18
301—310	OO			1914 an Heeresfeldbahn
350—351	OO			1914 an Heeresfeldbahn
401—403	Or		1929	Zwischenwagen für Rollbockzüge

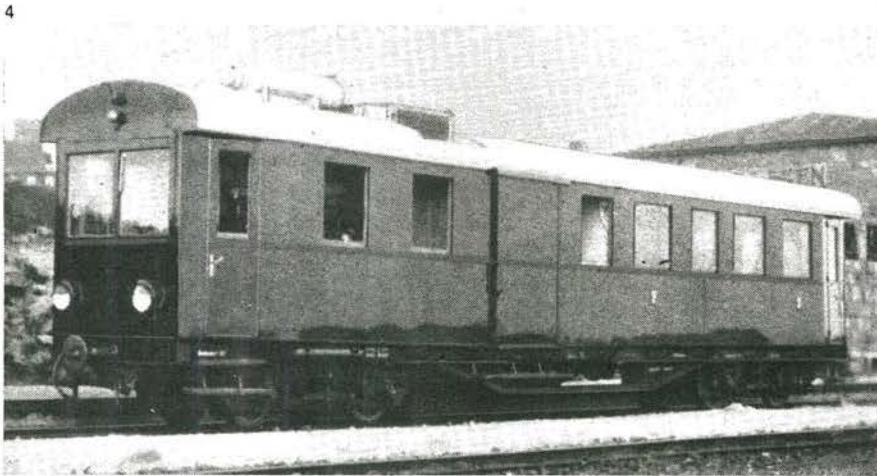
Verkehrsaufkommen und Wirtschaftlichkeit

Jahr	Personen	Güter (t)	Einnahmen (Mark)	Ausgaben (Mark)
1899/1900	43 935	34 311	31 131,50	73 628,20
1905/06	94 385	31 551	115 258,40	101 951,30
1911/12	138 237	65 925	190 051,00	147 688,50
1924/25	118 097	48 053	352 092,70	234 239,30
1928	121 223	43 277	455 550,90	385 711,00
1935	106 981	50 288	281 768,30	247 932,60
1938	129 441	66 256	350 072,30	282 657,20
1947	402 932	39 466		
1960	50 546	14 471		
1962	50 000	14 000		

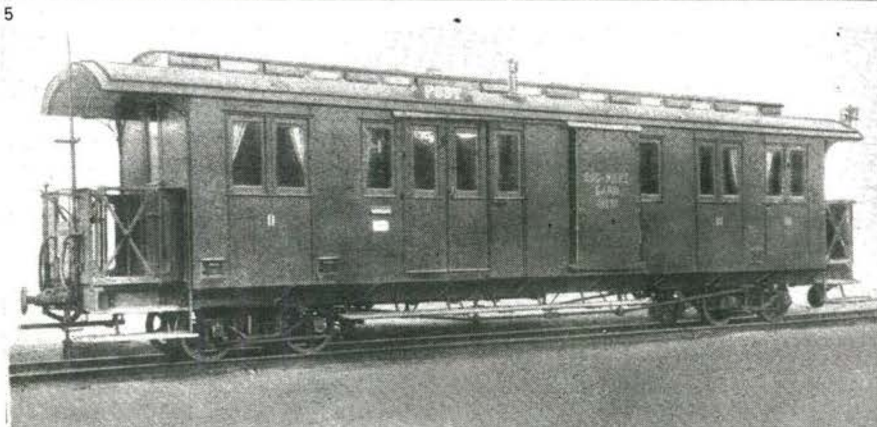
Bis 1926 galt als Geschäftsjahr jeweils der Zeitraum vom 1. April bis 31. März des nächsten Jahres. Ab 1926 galt das Kalenderjahr.

1913 erhielt die Bahn eine gebrauchte Malletlokomotive von der Ruhr-Lippe Eisenbahn. Sie erhielt die Bachstein-Nummer 55. Im gleichen Jahr bekamen auch alle anderen Maschinen der SHE Betriebsnummern.
Die Lok 55 mußte am 1. September 1914 zusammen mit 12 vierachsigen offenen Güterwagen an die Heeresfeldbahn abgegeben werden. Die Fahrzeuge sind nach dem ersten Weltkrieg in Frankreich verblieben. Als Ersatz kaufte die SHE 1916 eine neue Malletlok, die wiederum mit der Nr. 55 gekennzeichnet wurde.
Mit diesen fünf Maschinen wickelte die Bahn den gesamten Verkehr ab, bis schließlich leistungsfähigere Maschinen erworben werden konnten.
Henschel lieferte zwei neue Malletlokomotiven mit der Achsfolge B'B1, also mit einer zusätzlichen Laufachse unter dem Führerhaus. Diese Achsanordnung bewirkte einen ruhigeren Lauf der Maschinen. Jedoch neigten sie aber zu Entgleisungen und bewirkten einen hohen Verschleiß der Schienen, besonders in den zahlreichen Kurven. Mehr über diese Maschinen ist dem „me" 5/81 zu entnehmen.
1928 beschaffte die SHE eine neue Lokomotive von Orenstein & Koppel mit Luttermöller-Antrieb. Diese Lok mit der Betriebsnummer 61 bewährte sich so gut, daß die 1924 gelieferten Maschinen (Nr. 56 und 57) auch in E-Maschinen mit diesem Luttermöller-Antrieb bei Henschel umgebaut worden sind.

4



5



4 SHE-Triebwagen T 02 auf dem Brocken

Foto: Sammlung S. Scholz, Berlin

5 Kombinierter Gepäck-, Post- und Personenwagen Nr. 51. Das Fahrzeug wurde 1899 in Weimar gebaut.

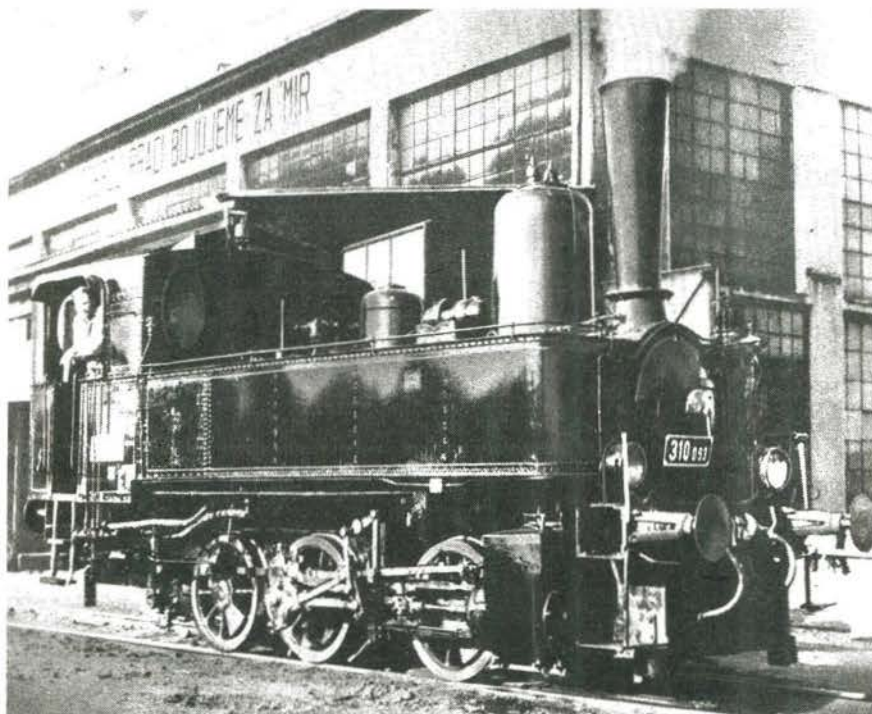
Foto: Sammlung H. Röper, Wernigerode

Die drei schweren Loks bewältigten dann den schweren Güterverkehr mit Rollbockwagen. Für den Reiseverkehr stand vorwiegend der aus einem Personenwagen umgebaute Triebwagen (1931) zur Verfügung. Dieser 350 PS starke Triebwagen mit der Bezeichnung VT 02 verkehrte mit Beiwagen und Gepäckwagen.
Die alten Malletmaschinen wurden von der Weimar-Großrudestedter Eisenbahn übernommen.
Von der Köln-Bonner Eisenbahn kam etwa 1935 noch ein gebrauchter Triebwagen in den Harz. Dieser als T 07 bezeichnete Wagen wurde umgebaut. Die bisherigen Benzolmotoren ersetzte man durch Dieselmotoren. Das Fahrzeug befriedigte aber nicht; und nachdem es einige Zeit in Weimar war, sollte in Braunlage ein Umbau vorgenommen werden. Er wurde aber nie vollendet und der Wagen schließlich halbfertig verschrottet.
Noch 1960 kam ein bei MAN in Auftrag gegebener neuer Triebwagen hinzu.
Da beide Triebwagen T 02 und T 14 auch Rollbockzüge beförderten, konnte zunächst die Lok 61 ausgemustert werden. Ihr folgte 1961 die Lok 56. So war die 57 die letzte betriebsfähige Maschine, ehe der Bahnbetrieb 1963 eingestellt wurde.
Ursprünglich standen der SHE vier von der Waggonfabrik Weimar gebaute vierachsige Personenwagen, davon zwei II./III. Klasse, sowie zwei kombinierte Gepäck-, Post- und Personenwagen zur Verfügung. Hinzu kamen noch fünf zweiachsige gedeckte Güterwagen, sieben vierachsige und 13 zweiachsige offene Güterwagen sowie zwei Langholzschemelwagen.
1903 vervollständigten noch 16 Spezialwagen für den Schottertransport den Wagenpark.
Bis auf einige Personenwagen gab es nur noch wenige Zugänge. Alle Reisezugwagen wurden in den 30er Jahren umgebaut, gleichzeitig modernisiert oder mit dem Triebwageneinsatz ausgemustert.
Der Wagen 10 verblieb 1945 als Kurswagen in Wernigerode und läuft heute im Oldtimerzug mit der DR-Nr. 909-103.
Die Schotterwagen wurden zu O-Wagen umgebaut und nach Zunahme des Rollbockverkehrs abgestellt. Zwei dieser Wagen existieren heute noch als Schlackewagen in Nordhausen und Gernrode.
Dazu gab es noch einen selbstgebauten Schneepflug und einen Unkrautvertilgungswagen.
Alle Fahrzeuge verfügten über Körting-Luftsaugebremsen und konnten mit allen Wagen der Harzquerbahn (Körting- später Hardyluftsaugebremse) und der Selketalbahn (Körtingbremse) gekuppelt werden.
Nachdem die SHE stillgelegt worden war, wurden die Fahrzeuge bis auf 24 Rollböcke und zwei Zwischenwagen, die zur Steinhuder Meer Bahn gelangten, verschrottet. Der Triebwagen T 14 übernahm die inzwischen ebenfalls stillgelegte Härtsfeldbahn (Aalen-Dillingen), während der T 02 beim Streckenrückbau Verwendung fand und dann ebenfalls dem Schneidbrenner zum Opfer fiel.

Quellenangaben

⟨1⟩ Akten aus den Beständen des Staatsarchives Magdeburg, Außenstelle Oranienbaum (Nr. 45 Seite 04 r, P 22g, Nr. 7 Seite 41 u /41 v 1036, P 22g 6, P 22g II, P 22g 7 I)
⟨2⟩ Bornemann: Die Südharzeisenbahn. Zeunert-Verlag, Gifhorn 1978.
⟨3⟩ Hamburger Blätter 1960.
Schmieduke, H.: Die Südharzeisenbahn
⟨4⟩ Wolff, G.: Deutsche Klein- und Privatbahnen, Teil 2, Niedersachsen, Zeunert-Verlag, Gifhorn 1980.

Dipl.-Ing. Stanislav Hendrych,
Doudleby n. Orl. (ČSSR)



Lokomotivdenkmäler in der ČSSR

Auch in der benachbarten ČSSR wächst das Interesse an der Eisenbahn von Jahr zu Jahr. Daß dabei auch dort die Dampflokomotive im Vordergrund steht, braucht nicht besonders hervorgehoben zu werden. So konnten nicht zuletzt durch Initiative vieler Eisenbahnfreunde zahlreiche Triebfahrzeuge, sei es als Museums- oder Denkmallok, erhalten bleiben. Weil aber die Anzahl dieser historischen Fahrzeuge ständig stieg und die Aufbewahrungs- und Erhaltungsmöglichkeiten bei weitem überschritten waren, wurde im vergangenen Jahr die Anzahl der zu erhaltenden Triebfahrzeuge neu festgelegt und gleichzeitig etwas verringert.

Die Auswahl der Museumslokomotiven erfolgte durch das Verkehrsministerium der ČSSR. Dabei konnte die technische Entwicklung in den früheren Ländern auf dem heutigen Territorium der ČSSR (Böhmen, Mähren und Schlesien) berücksichtigt werden. Die Rechtsträger der Museumsfahrzeuge und Lokomotivdenkmäler sind jeweils für die Erhaltung der Fahrzeuge verantwortlich. Alle Lokomotiven und Wagen, deren historischer Wert bereits durch die Erhaltung ähnlicher oder gleicher Fahrzeuge berücksichtigt worden ist und für die keine genaue Garantie für richtige Pflege gegeben ist, werden verschrottet.

Deshalb enthält das vorstehende Verzeichnis im wesentlichen nur die Fahrzeuge, die künftig erhalten bleiben.

Noch in diesem Jahr werden ähnliche Festlegungen über Wagen-, Spezial- und weitere Schmalspurfahrzeuge getroffen. Dazu gehören auch zwei Bahnmeister-Draisinen in Zbehy und Sučany.

Die heutige Museumslok 310.093 gehört zu den interessantesten historischen Fahrzeugen der ČSD. 1901 gebaut, war sie noch in den 60er Jahren unter Dampf.

Foto: St. Hendrych, Doudleby n. Orl.

Legende und andere Hinweise

B	Technické muzeum Brno (Technisches Museum)
N	Národní technické muzeum Praha (Nationaltechnisches Museum)
P	Povážské muzeum Žilina-Budatin (Waagtalmuseum)
S	Památník dopravy Bratislava (Mahnmal des Verkehrs)
T	Podnikové muzeum Tatra Koprivnice (Tatra-Werkmuseum)
V	Vlastivědné muzeum Nymburk (Heimatkundliches Museum)
Z	Podnikové muzeum Škodovych závodu v Plzni (Museum der Škoda-Werke)
D	Lokomotivdenkmal
a	betriebsfähiges Fahrzeug
b	für museale Aufbewahrung vorgeschlagen
c	Falsche Nummern! – Die Lokomotive ist aus verschiedenen Teilen ausgemusterter Fahrzeuge gleicher Bauart entstanden.
d	Die Fahrzeugnummer entspricht nicht dem ČSD-Bezeichnungsschema (gilt nicht für die Werkbahn-Fahrzeuge).
e	hinterstellt, Aufarbeitung im Jahre 1983 geplant
f	Verschrottung vorgeschlagen
g	Lok war am 31. Dezember 1982 Eigentum der ČSD
h	Das Fahrzeug ist in Eigentum der Technischen Hochschule Bratislava.
j	Bisher ist nicht endgültig entschieden, welche von den im Verzeichnis angeführten Maschinen als Museumslokomotive erhalten bleibt.
k	Rekonstruktion aus verschiedenen Lokomotiven der Baureihe 434.0. Loks dieser BR wurden zum größten Teil in den 30er Jahren modernisiert und als 434.2 bezeichnet.
n	ex KKHB R III.c-Typ
p	Zahnradlokomotive
q	„Arcivévoda Karel" („Erzherzog Karl")
r	Panzerzuglokomotive
s	ÖBB-Nummer
t	„Gartenau"
u	„Doleni Cetno"
v	„Ludvík" („Ludwig")
w	„Silberner Pfeil", an AG der Modelleisenbahner verliehen
ww	„Slowakischer Pfeil" – Expreßtriebwagen
x	gemeinsam mit einem Gepäckwagen derselben Bahn ausgestellt
y	gemeinsam mit einer Draisine derselben Bahn ausgestellt
z	Aufbau 1983 geplant
ATE	Aussig-Teplitzer Eisenbahn
BD	Brünner Dampftramway
BEB	Buštěhrader Eisenbahn
BNB	Böhmische Nordbahn
ČSD	Tschechoslowakische Staatsbahnen
Dep	Museumsdepositär
DOM	ČSD-Ausbesserungswerk für die Ladeeinrichtungen und Container
EH	Eisenhüttenwerke
EN	Energieversorgungswerk
FOD	Friedländer Bezirksbahnen
GKB	Graz-Köflacher Eisenbahn (Österreich)
KE	Kindereisenbahn (stillgelegt)
KG	Kohlengrube
KT	Kindergarten
KKHB	kaiserlich-königliche Heeresbahn (Österreich-Ungarn)
kkStB	kaiserlich-königliche österreichische Staatsbahnen
GVT	Localbahn Gelnica—Smolník
CHZ	Chemiewerke
KFNB	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
KSOD	Kaschau-Oderberger Bahn
MÁV	Ungarische Staatsbahnen
LBAL	Localbahn Újezdec u L.—Luhacovice
LBLS	Localbahn Litovel—Senice
LBTB	Localbahn Tábor—Bechyně
NTM	Nationaltechnisches Museum Praha
ÖNWB	Österreichische Nordwestbahn
PLŽ	Staatliche Waldbahn Liptovský Hrádok
RGTE	Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn
SETG	Salzburger Eisenbahn- u. Tramway-Gesellschaft (auch SET)
SHD	VEB Nordböhmische Kohlengruben
Sk	Oravský skanzen (Orawa-Skansen)
StEG	(österreichisch-ungarische) Staatseisenbahngesellschaft
TM	Technisches Museum Brno
ÚU	Kohlenappreturwerke
VEV	Staatliche Waldbahn Liptovský Hrádok (bis 1918)
WB	Staatliche Waldbahn (ab 1945)
WStB	Wiener Stadtbahn
ZDŠ	Nationalschule
ZF	Zuckerfabrik
ZG	Ziegelfabrik
ŽDB	Eisen- und Drahtwerke Bohumin
ŽOS	ČSD-Fahrzeug-Ausbesserungswerk
ŽOU	ČSD-Fachschule.

Fahrzeughersteller

Adam	Adamovské strojírny
Arad	Jánow Weitzer, Arad Uhry, heute SSR
BMMF	Böhmisch-Mährische Maschinenfabrik Praha
Bp	Maschinenfabrik Budapest
ČKD	Českomoravska-Kolben-Daněk, Praha
Flor	Lokomotivfabrik Florisdorf, Wien
Hag	Hagans, Erfurt
Hart	Hartmann, Chemnitz
Hen	Henschel & Sohn, Kassel
Hoh	Hohenzollern, Düsseldorf
KrLi	Lokfabrik Krauss in Linz
KrM	Krauss-Maffei
Kříž	Křižík
O & K	Orenstein & Koppel
Ring	Ringhoffer
Ško	Škoda
WrN	Lokomotivfabrik Wiener Neustadt

Sofern kein Stand- oder Aufstellungsort vermerkt, ist das betreffende Fahrzeug bisher in einem der Öffentlichkeit unzugänglichen Raum (ČSD-Dienststelle, Industriewerk) abgestellt. Die Angaben in den Klammern sind nicht endgültig. Kurzfristige Standortänderungen können noch erfolgen.

Bezeichnung	Bauart	Lieferwerk	Fab.-Nr./Jahr	Herkunft	Stand- oder Aufstellungsort	Anmerkung
Dampflokomotiven						
Spurweite: 600 mm						
210.001	Bn2t	Hen	12311/11	KG Sokolov	Svatšké skály	D, d
—	Bn2t	...	... /...	CHZ Hor. Ořešany	KT Hor. Ořešany	D, n, y
—	Bn2t	ČKD	CP 600	versch. Inhaber	[Bratislava]	e, h
Spurweite: 650 mm						
—	Bn2t	ČKD	2140/44	EH Beroun 27/3	EH Beroun	D
Spurweite: 750 mm						
U 37.008	C1'n2t	KrLi	4184/99	FOD 12	Bf Nymburk	D, V
Spurweite: 760 mm						
U 34.901[II]	Cn2t	Bp	2282/09	WB Hronec 2	Sk Zákamenné	P, a
U 37.006	C1'n2t	BMMF	285/08	kkStB U 41/ČSD	Bf Ružomberok	D, c
U 45.902	Dn2t	Bp	4280/16	VEV 1	PLŽ-Bw Liptov. Hrádok	P, a
U 45.903	Dn2t	Bp	4279/16	VEV 2	PLŽ-Bw Liptov. Hrádok	P
U 46.901	Dn2t	Bp	5277/42	WB Hronec 7	Bw Brezno	D
U 47.001	B'Bn4t	Hen	7930/07	KKHB 391/ČSD	NTM Praha	N
U 47.002	B'Bn4t	Hoh	2788/11	KKHB 394/ČSD	Bw Prešov	D
—	Cn2t	ČKD	2210/48	EH Podbrezová	ŽOU Vrútky	D
U 17.548	Cn2t	ČKD	2611/48	WB Víglas	[ŽUS Zvolen]	b, e, d
—	Dn2t	ČKD	1441/28	WB Zkamenné	Bw Zilina	D, x
Spurweite: 800 mm						
4	Bn2t	KrLi	1576/84	EH Kladno	NTM Praha	N
—	Bn2t	ČKD	.../...	EH Bohumín	ZDB Bohumín	D
Spurweite: 900 mm						
210.001	Bn2t	ČKD	3708/57	SHD	ÚU Komořany	D, d
881	Bn2t	ČKD	.../48	SHD	Trmice	D
Spurweite: 1000 mm						
U 36.003	Cn2t	Hag	174/84	GVT „3"	Bw Spiš.Nová Ves	D
Spurweite: 1435 mm						
210.901	Bn2t	StEG	3201/05	LBAL 210.001	TM Brno	B
252.008	2B'n2	WrN	2586/81	ÖNWB I c 92/kkStB 301.09	NTM Praha	N
300.619	Cn2t	Flor	1633/05	BEB I a 419	Dep Čelákovice	N
310.001	Cn2t	WrN	2782/83	kk StB 97.02	Bw Olomouc	D, N
310.006	Cn2t	WrN	2371/79	kk StB 97.20/ZF Slatiňany	Bf Hradec Králové hl. n.	D, c
310.037	Cn2t	WrN	3928/96	kk StB 97.98/CHZ Počernice	Bf Davle	D
310.043	Cn2t	WrN	4043/93	kk StB 97.126	Bw Čierná nad Tisou	D, c
310.072	Cn2t	KrLi	4093/99	kk StB 97.161	Bw Horaždovice předm.	
310.076	Cn2t	WrN	3576/94	kk StB 97.167/ZF P. Ruskov	Bf České Budějo-vice	D
310.093	Cn2t	BMMF	63/01	kk StB 97.194/ZF Teplá	[Bw Bratislava hl. st.]	N
310.097	Cn2t	BMMF	67/01	kk StB 97.198	[Bw Bratislava hl. st.]	D, e
310.0102	Cn2t	BMMF	7A/02	kk StB 97.234	Bw Přerov	D, c
310.0107	Cn2t	KrLi	4776/02	kkStB 97.214		b, g
310.0118	Cn2t	BMMF	108/03	kkStB 97.227	NTM Praha	N
310.0123	Cn2t	KrLi	5128/04	kkStB 97.234	Bw Nové Zámky	D
310.0134	Cn2t	BMMF	108/03	LBLS 1/ZF Bedihošť	[Bw Kořenov]	N, e
310.127	Cn2t	WrN	4096/98	KFNB IX 950/kkStB 197.30	Bf Prastějov	D
310.134	Cn2t	WrN	4328/00	KFNB IX 951/M. Hradiště	Dep. Brna-Líšěn	B, a
310.433	Cn2t	Bp	957/96	MÁV 377. 313	[Bw Bratislava vých]	a, b, h
310.442	Cn2t	Bp	1165/97	MÁV 377. 374	[Bw Bratislava hl. st.]	b, h
310.443	Cn2t	Arad	377/98	MÁV 377. 380	Bf Čierná nad Tisou	D
310.513	Cn2t	Bp	497/93	KSOD XII. 533	ŽOS Vrútky	D
310.922	Cn2t	ŠKO	580/30	Čs. Eisenbahn-Regiment 1	Bw Česká Tre-bová	D
313.432	Cn2t	BMMF	128/04	BNB VI.a 118/kkStB 162.43		e, f
314.303	Cn2t	StEG	2695/98	KFNB X.37/ kkStB 66.03	Bf Val. Meziříčí	D
321.101	Cn2	Sigl	634/68	KSOD III.a. 101	Bf Trnava	D
322.302	Cn2t	Hart	424/70	ATE III.a 18	NTM Praha	N
324.391	Cn2	StEG	3527/08	BEB III. a 272	NTM Praha	N
331.019	1'C1'h2t	Bp	3732/15	MÁV 375.526	[N. Zámky]	b, h
354.195	2'C1'h2t	BMMF	1055/25	ČSD	Bw Ústí nad La-bem	D, e
354.1217	2'C1'h2t	Ško	958/38	ČSD	Dep Čelákovice	N, a
354.7152	1'C1'h2	BMMF	657/16	kkStB 429.1996	[Bw Zlonice]	V, e
365.020	1'C1'h2	BMMF	914/21	ČSD	[Bw Česká Tře-bová]	N, e
375.007	1'C2'h4v	BMMF	390/11	kkStB 310.15	NTM Praha	N
387.017	2'C1'h3	Ško	760/32	ČSD	[Bw Bratislava východ]	P, j
387.019	2'C1'h3	Ško	762/32	ČSD	[Bw Bratislava východ]	P, j

Bezeichnung	Bauart	Lieferwerk	Fab.-Nr./Jahr	Herkunft	Stand- oder Aufstellungsort	Anmerkung
387.043	2'C1'h3	Ško	847/37	ČSD	[Bw Nymburk]	N, a
399.005	2'C1'h2	Ško	1000/39	Lit GP 25	[Žilina]	b, h, e
400.901	Dn2t	StEG	3161/04	LB Brno-Lisen „Žerotín"	TM Brno	B
403.303	Dn2t	StEG	1619/80	StEG V. d/	Bw Nymburk	D, V
404.003	D1'n2t	Flor	1472/01	RGTE G 23/ kkStB 169.52	Bw Kořenov	N, p
411.019	Dn2t	WrN	1470/73	ÖNWB VII.a 340/kkStB 171.20	Bw Kořenov	N
414.096	Dn2t	StEG	3282/06	kkStB 73.368	ŽOS Čes. Velenice	N, e, D
414.404	Dn2	StEG	2416/94	StEG V.a 260/kkStB 175.04	Dep Čelákovice	N
422.002	Dn2vt	KrLi	4430/90	kkStB 178.02	Bw Kralupy n. Vlt.	N, D, z
422.012	Dn2vt	Flor	1502/02	kkStB 178.23	ŽOS Zvolen	D
422.025	Dn2vt	BMMF	203/07	kkStB 178.49/ ZF Břeclav	[Bw Nymburk]	N, a, q
422.062	Dn2vt	KrLi	6619/11	kkStB 178.139	Bw Kolín	D
422.098	Dn2vt	KrLi	7140/16	kkStB 178.195	Zábřeh na Mo-ravě	D
422.0108	Dn2vt	BMMF	346/09	LBNM 422.905		b, h
423.001	1'D1'h2t	BMMF	915/21	ČSD	Depl. Čelákovice	N
423.0145	1'D1'h2t	ČKD	1719/37	ČSD	Bw Mlaá Boleslav hl. n.	D, z
431.014	1'D1'h2t	Flor	16084/44	ČSD	Bf Zvolen	D, r
433.023	1'D1'h2t	ČKD	2420/48	ČSD		b, h
434.1100	1'Dh2	Ško	1/20	ČSD	Dep Čelákovice	N
434.2338	1'Dh2	Reko	ex 434.0	ČSD	[Bw Bratislava v]	P, k
434.2298	1'Dh2	WrN	5199/14	kkStB 170.162/ ČSD 434.068	Bw Praha-Vršo-vice	N, e
464.001	2'D2'h2t	ČKD	1618/33	ČSD	Bw Bratislava hl. n.	P
464.053	2'D2'h2t	Ško	1755/38	ČSD	[Bw Všetaty]	b, g
464.102	2'D2'h2t	ČKD	2001/40	ČSD	Dep Čelákovice	N
464.202	2'D2'h2t	Ško	3378/55	ČSD	Dep Čelákovice	N
475.111	2'D1'h2	Ško	1833/48	ČSD	[Bw Česká Tře-bová]	Z, e
475.179	2'D1'h2	Ško	1901/49	ČSD	Bw Děčín	b, e
475.196	2'D1'h2	Ško	2619/50	ČSD	[Bw Bratislava v.]	S
475.1142	2'D1'h2	Ško	2665/50	ČSD	[Dep Čelákovice]	N, a
477.013	2'D2'h3t	ČKD	3012/50	ČSD	[Bw Ceská Tře-bová]	S, e
477.043	2'D2'h3t	ČKD	3042/55	ČSD	EN Praha-Ma-lesice	a, b
477.060	2'D2'h3t	ČKD	33059/55	ČSD	Dep Čelákovice	N
486.007	2'D1'h3	Ško	815/38	ĞSD	[Bw Česká Tře-bová]	S, j
486.008	2'D1'h3	Ško	816/38	ČSD	[Bw Bratislava hl. st.]	S, j
498.014	2'D1'h3	Ško	1719/46	ČSD		N, e
498.104	2'D1'h3	Ško	3055/54	ČSD	Bw Bratislava hl. st.	b
498.106	2'D1'h3	Ško	3057/54	ČSD	Bw Nymburk	N, a
524.184	1'E1'h2t	ČKD	1498/30	ČSD	Dep. Čelákovice	N
524.1117	1'E1'h2t	Ško	733/31	ČSD	Bw Bratislava hl. st.	S
534.027	1'Eh2	Ško	267/23	ČSD	[Bw Všetaty]	N
534.0301	1'Eh2	Ško	1625/45	ČSD	Dep Čelákovice	N
534.0471	1'Eh2	Ško	1778/47	ČSD		b
555.3008	1'Eh2	...	.../...	DRG		h, j
555.3254	1'Eh2	...	.../...	DRG		h, j
556.036	1'Eh2	Ško	2803/52	ČSD		P, e
556.0510	1'Eh2	Ško	3535/58	ČSD	[Bw Všetaty]	N, a
KLADNO	C2'n2t	Hasw	295/55	BEB I.103	NTM Praha	N
56.3255	1'D	...	.../...	GKB	Dep. Čelákovice	N, s
6	Cn2t	KrLi	611/76	kkEB. Reg. 4/EH Kladno	Dep. Čelákovice	N
6	Bn2t	KrLi	1879/87	SET/ZF Doloplasy	NTM Praha	N, t
32	En2t	ČKD	3591/56	SONP EH Kladno	Dep Čelákovice	N
200.001	Bn2t	KrM	3625/97	ZF Dolní Cetno	Bf Mladá Boleslav město	D, c, d,
200.003	Bn2t	KrM	6084/08	ZF Melnik	Bw Lysá nad La-bem	D, d
200.003	Bn2t	ČKD	3581/55	CHZ Ostra-Hrušov	ŽOU Krnov	D, d
200.1172	Bn2t	KrLi	1172/21	ZF Čelecho-vice	Bw Veselí n. Mor.	D, d
—	Bn2t	O & K	6289/13	ZF Užice	Bf Brandýs n. L.	D, e
—	Bn2t	O & K	9746/23	ZF Kopidlno	DOM Pardubice	D, d, v
—	Cn2t	O & K	2911/08	ZF Trnava	Bf Trnava	D
92.14	Cn2t	O & K	10396/23	EH Vamberk	Bf Kladno	D, e, z
10	Cn2t	KrLi	2165/89	BD „CAROLINE"	Dep Brno-Líšeň	B
—	Eh2t	ČKD EP	1000/	EH Kladno	[Bw Choceň]	N, e
Triebwagen						
Spurweite: 1435 mm						
M 120.477	1'A	Tatra[K]	.../35	ČSD	[Bw Česká Tře-bová]	N, e
M 124.001	Aln2t	Ring	65168/03	kkStB 1.002	NTM Praha	N
M 131.101	AI'	Tatra[K]	66309/48	ČSD	Dep Čelákovice	N
M 131.102	AI'	Tatra[K]	66310/48	ČSD	ŽOS Šumperk	D, e
M 131.1454	AI'	Tatra[S]	54117/55	ČSD	ZDŠ Rumburk	D
M 140.1...	1'A	Tatra[K]	.../28	ČSD	[Bw Česká Tře-bová]	N, e
M 206.001	(1A)(A1)	ČKD	.../39	CSD	Bf Ústí nad Orlicí	w

Fortsetzung auf Seite 36

Klaus-Dieter Adomat, Meißen

Bahnhof Ullendorf-Röhrsdorf in H0$_e$

Das 750-mm-spurige Schmalspurnetz in Mittelsachsen hatte bekanntlich seinerzeit große Bedeutung. Meist erschlossen diese Strecken abgelegene, vorwiegend landwirtschaftlich genutzte Gegenden. Die Strecke, an der sich der Bahnhof Ullendorf-Röhrsdorf befand, wurde zwischen 1907 und 1909 gebaut. Am 1. Oktober 1909 wurde die Strecke Meißen-Triebischtal—Wilsdruff dem öffentlichen Verkehr übergeben. Somit bestand vom damaligen Potschappel (heute Freital-Potschappel) ein zusammenhängendes 750-mm-spuriges Schmalspurnetz über Meißen, Döbeln, Mügeln, Oschatz bis Strehla an der Elbe. Zwar gab es so gut wie keine durchgehende Abfertigung zwischen Wilsdruff und Strehla, aber dennoch war die Möglichkeit vorhanden, den Fahrzeugpark schnell auszutauschen. Und so beschränkte sich der Reiseverkehr auch zumeist auf diese Strecke. Übergangsverkehr nach Potschappel, Nossen oder Döbeln existierte so gut wie nicht. In Ullendorf-Röhrsdorf wurden vornehmlich landwirtschaftliche Produkte verfrachtet. Außerdem war hier ein Gleisanschluß zur Bäuerlichen Handelsgenossenschaft (BHG) vorhanden. Den Lageplan des Bahnhofs zeigt **Bild 1.** Auf der Strecke wurde ein beträchtlicher Güter-, aber mäßiger Reiseverkehr abgewickelt. An Personenwagen verkehrten anfangs zwei- und später vierachsige Fahrzeuge. Güter wurden überwiegend in regelspurigen Wagen auf Rollfahrzeugen transportiert. Vorwiegend kamen Dampflokomotiven der Gattung VI K zum Einsatz. In den ersten Betriebsjahren waren es Lokomotiven der Gattung I K. Am 21. Mai 1966 wurde der Reiseverkehr auf der Gesamtstrecke eingestellt. Güterverkehr bestand noch bis zum 1. Juli 1969 zwischen Ullendorf-Röhrsdorf und Wilsdruff. Nach Einstellung des Betriebes wurden die Gleise abgebaut. An den Bahnhof erinnern das frühere Empfangsgebäude, das Abortgebäude und das Dienstwohngebäude. Das ehemalige Empfangsgebäude wird als Wartehalle vom VEB Kraftverkehr (Bushaltestelle), das Dienstwohngebäude als Einfamilienwohnhaus genutzt.

Empfangs- und Abortgebäude (Bilder 2 und 3):
Die früheren sächsischen Staatsbahnen ließen fast alle Gebäude der Strecke nach gleichen Entwürfen in Holzfachwerkkonstruktion mit Bretterverschlag herstellen. Im Bahnhofsgebäude befand sich ein Warteraum und ein Dienstraum (Agentur). Das Fenster des Dienstraumes war mit einem Stahlgitter abgesichert. Hier waren Fernsprecher und die Fahrkartenausgabe untergebracht.

Konstruktive Merkmale:
– Sockel der Gebäude: Ziegelmauerwerk, unverputzt
– Holzfachwerkkonstruktion beidseitig mit Brettern verschalt
– Dachhaut: Holzschalung mit Dachpappe
– Vorschläge für die Farbgebung: Holzverschlag und alle anderen Holzteile – braun; Fenster – weiß; Türen – grau; Dachrinnen und Fallrohre – grau; Dachflächen – schwarz; Sockel und Schornstein – rotbraun.

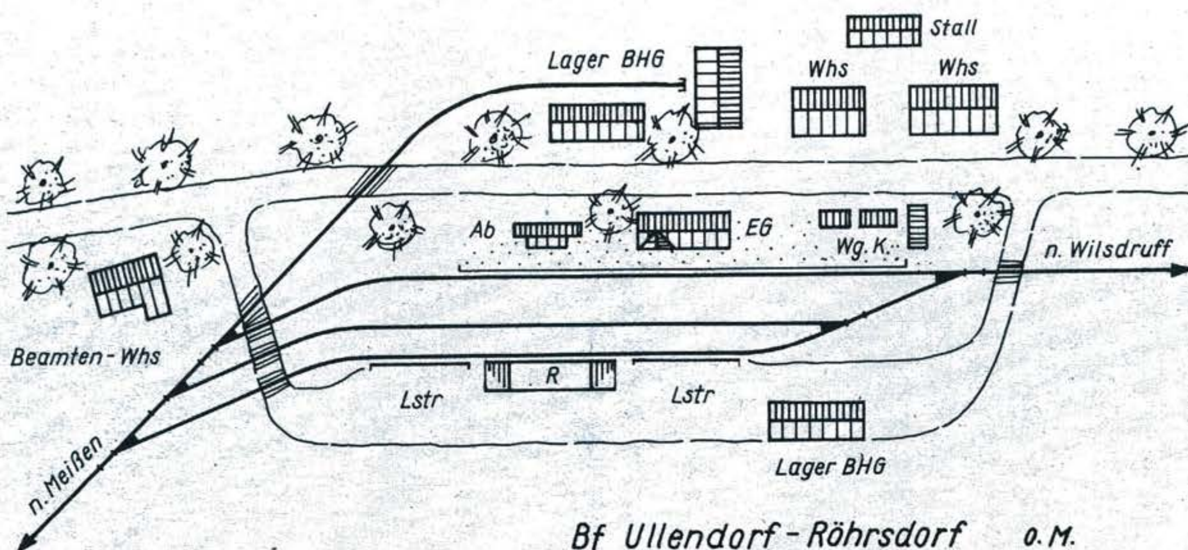
Neben dem Empfangsgebäude waren drei Wagenkästen aufgestellt, die als Schuppen genutzt wurden **(Bild 4).**

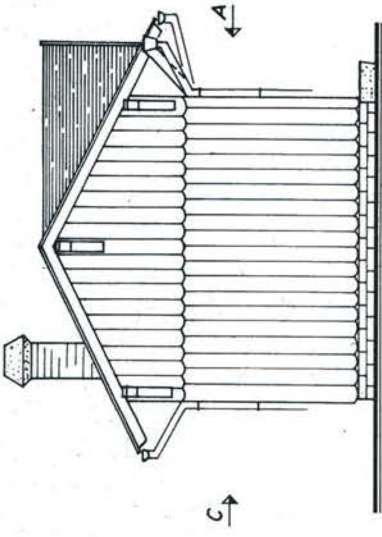
Rampe:
Die einfache Seitenrampe diente zur Verladung von landwirtschaftlichen Produkten und hatte zwei Auffahrten. Die Umfassungswände waren aus Bruchsteinen hergestellt. Die Oberfläche bestand aus einer sandgeschlämmten Schotterdecke.

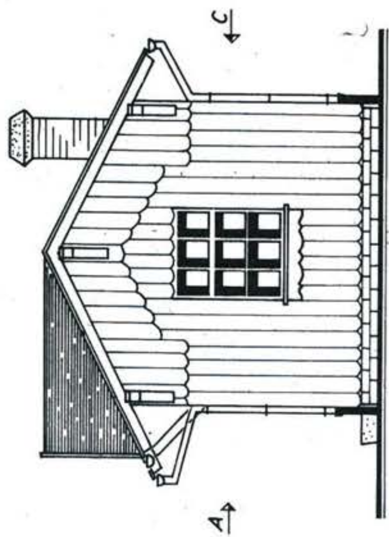
Dienstwohngebäude (Bild 5):
Das Dienstwohngebäude wurde vom Leiter des Bahnhofs genutzt. Im Erdgeschoß des massiven Gebäudes befanden sich eine Küche, eine Stube und eine kleine Kammer sowie der Treppenaufgang. Im Dachgeschoß waren eine Stube und der Dachboden untergebracht.

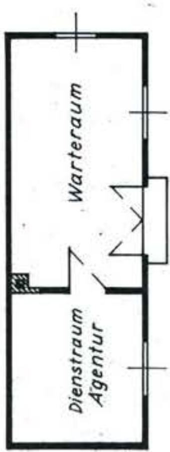
Konstruktive Merkmale:
Gebäudesockel – Bruchsteinmauerwerk; Umfassungswände in Ziegelmauerwerk – verputzt bzw. mit Brettern verkleidet; Dacheindeckung – Biberschwanzziegel; Farbgebung (Vorschlag):
Sockel – sandsteinfarben; Putzflächen – hellgrau; Fenster – weiß; Tür, Dachrinnen und Fallrohre – grau; Schornstein – rotbraun; Holzverschlag – braun.

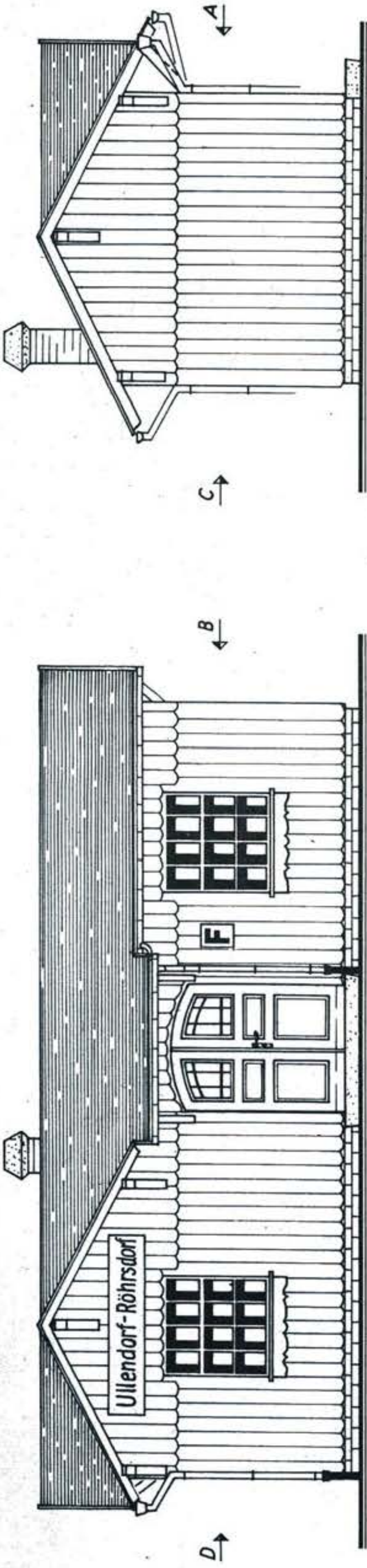
1

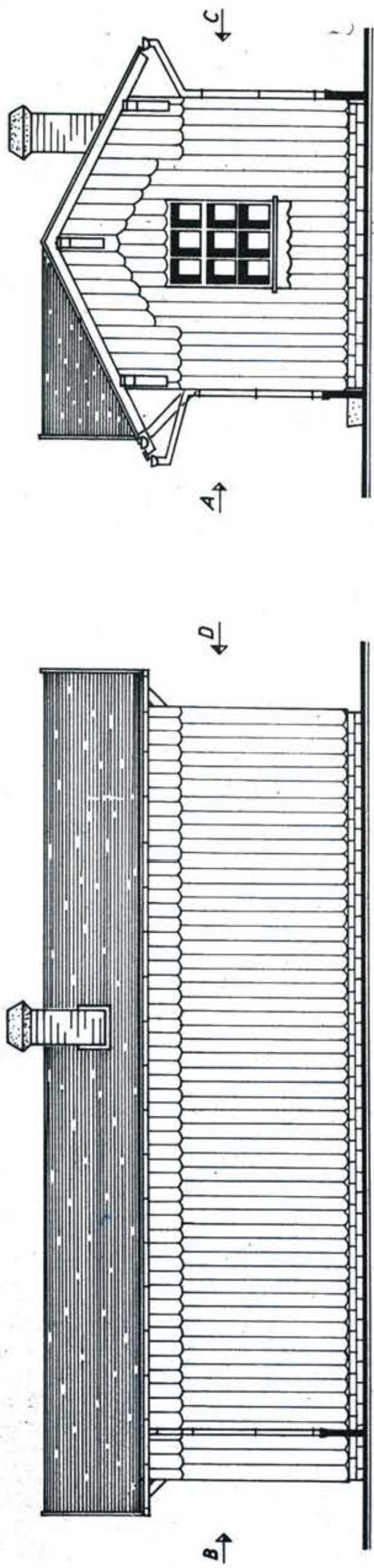








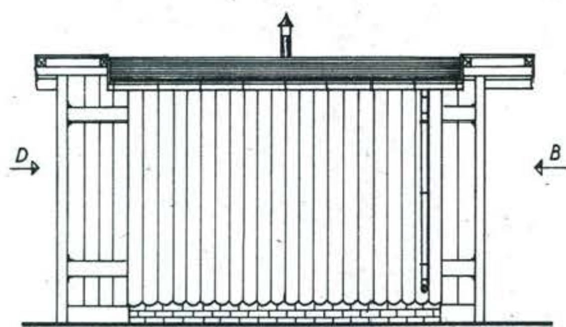




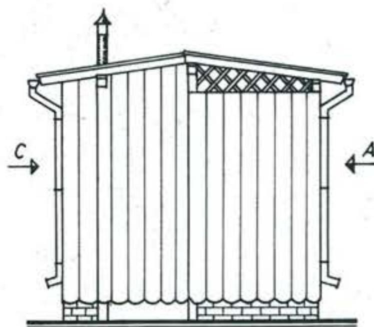
Empfangsgebäude

M 1:1, 1:2 (HOe)

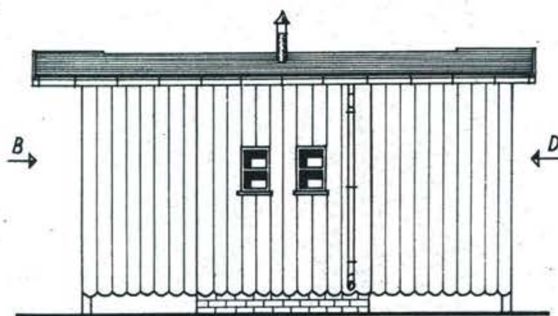
3



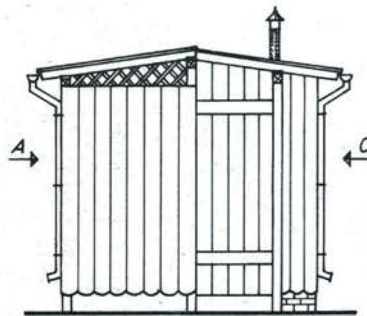
Ansicht A



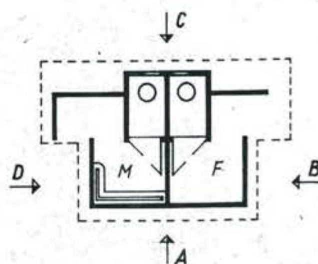
Ansicht D



Ansicht C



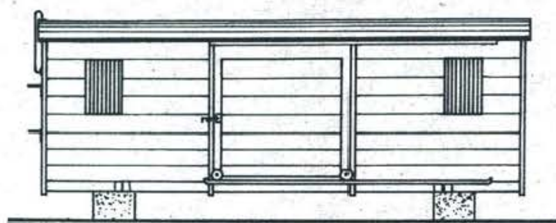
Ansicht B

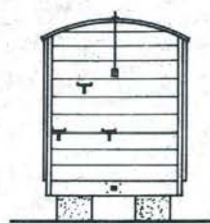


Abortgebäude

M 1:1, 1:2 (H0e)

4

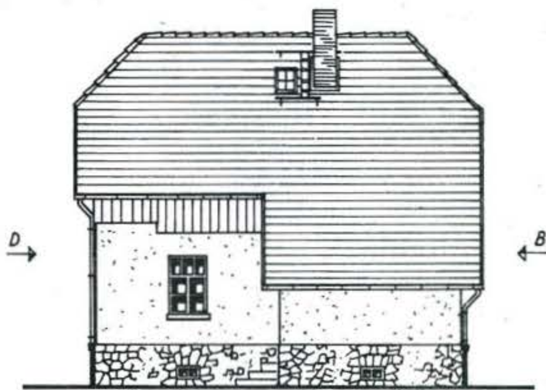


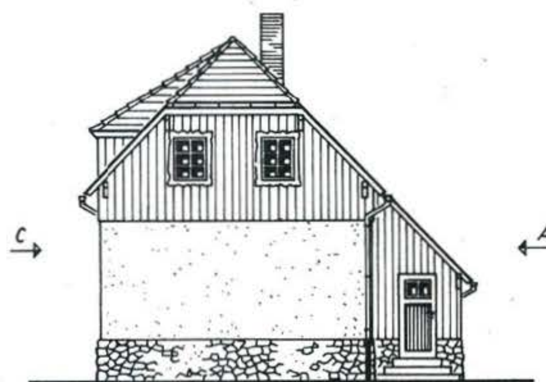


Güterwagenkasten (sächs. Sm-Bahnen) M 1:1 (H0e)

5









Dienstwohngebäude M 1:2 (H0)

6



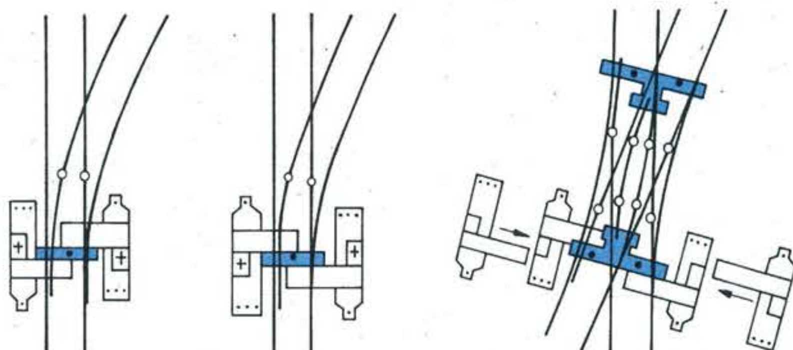
7



6 und 7 Bahnhofsgebäude (links) in Ullendorf-Röhrsdorf. Es dient heute als Wartehalle an der Bushaltestelle. Das dazugehörige Dienstwohnhaus (rechts). Fotos: Verfasser

Joachim Schrock, Brandenburg

1



H0-Modellweichen

Unterflurantrieb und Herzstück-Fahrstromversorgung

Dieses Thema ist unerschöpflich. Solange die Industrie keine vollwertige Lösung anbietet, werden sich Modellbahnfreunde damit beschäftigen. Hinzu kommen unterschiedliche Gegebenheiten beim Aufbau der eigenen Anlagen, die auch einen vorteilhaft anwendbaren Unterflurantrieb und eine zuverlässige Versorgung des Herzstückes mit Fahrstrom voraussetzen. Dabei sollten folgende Forderungen berücksichtigt werden:
1. Einfacher Bau und universelle Anbaumöglichkeiten unter der Anlagenplatte,
2. Montage des Weichenantriebes in der vom Hersteller vorgesehenen Normallage,
3. funktionsfähige Weichenlaternen ohne Beleuchtung,
4. Durchbrüche in der Anlagenplatte nur als Bohrungen,
5. kein zusätzlicher Bettungskörper,
6. Rückmeldekontakte dienen zur Fahrstromversorgung der Gleise,
7. Versorgung des Herzstückes über spezielle Kontakte mit Fahrstrom.

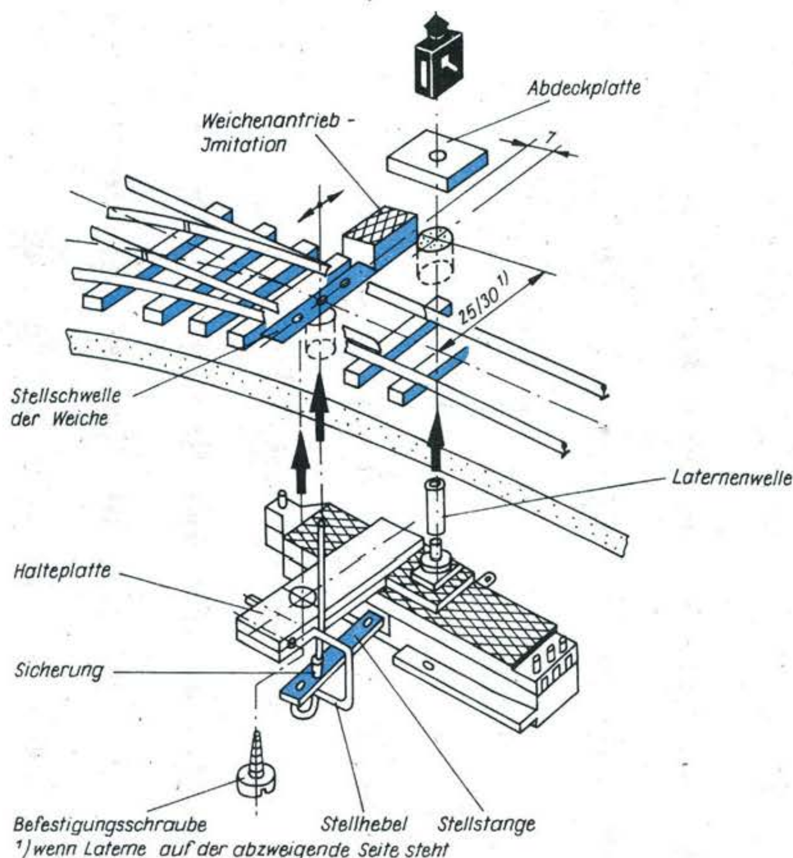
Erweiterungsbausatz zur Unterflurmontage des Antriebes

Von Beginn der Anlagenplanung an war ein Unterflurantrieb vorgesehen, obwohl die Art und Weise noch nicht fest stand. Die Bohrungen in und unter den Stellschwellen der Weichen sind trotzdem bereits beim Verlegen derselben berücksichtigt worden. Später mußten nur noch die Bohrungen für die Weichenlaternen und für die Kontaktdrähte hergestellt werden.

Bild 1 zeigt eine Übersicht des gesamten Unterflurantriebes, bestehend aus dem Weichenantrieb des VEB Modellgleis- und Werkzeugbau Sebnitz und den wenigen, zusätzlich hergestellten Bauteilen, die in Bild 2 maßstäblich dargestellt sind.

Die Halteplatte dient zur Befestigung des gesamten Antriebes und als Lager für den Stellhebel. Sie wird mit Plastifix an den Weichenantrieb geklebt. Anschließend sind Stellstange und Stellhebel zu verbinden und mit Isolierschlauch zu sichern. Dann werden der Stellhebel in die Bohrung der Halteplatte geschoben, die Stellstange über den Plastezapfen des Antriebes gedrückt, diese Verbindung mit wenig Cenusil gesichert und zum Schluß die Laternenwelle auf den Aluzapfen gesteckt. Wenn entsprechend der Anlagenplattendicke nach Bild 2 die Maße a und b ermittelt worden sind, sollte die Halteplatte zweckmäßig aus zwei Teilen entstehen. Der Vorteil besteht darin, daß die Lage der Bohrung (∅ 0,9 mm) vor dem Zusammenkleben mit einem scharfen Gegenstand (Dreikantfeile oder Reißnadel) markiert werden kann.

2



Nach dem Antrieb folgt die Laternenwelle

Ist der Antrieb unterhalb der Anlagenplatte in die Bohrungen der Stellschwelle und der Laternenwelle eingefädelt, wird die Befestigungsbohrung der Halteplatte mit einem spitzen Bleistift auf die Anlagenplatte übertragen. Dies erfolgt bei einer vorher festgelegten Weichenstellung, indem eine Zunge z. B. mittels Krokodilklemme an ihre Backenschiene gedrückt wird und

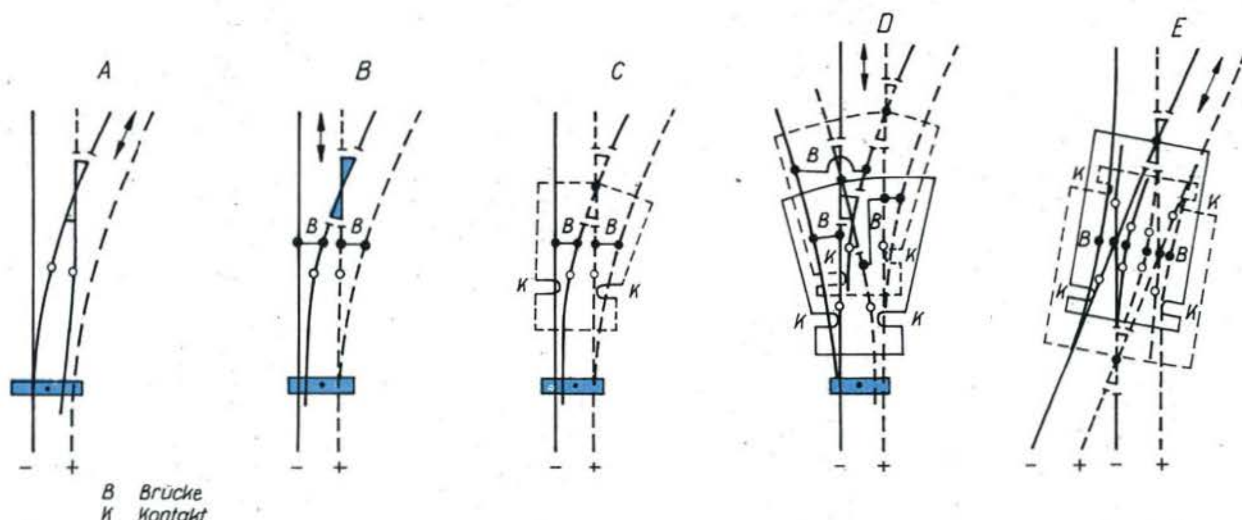
Stückliste

Bauteil	Werkstoff
Halteplatte	Plast
Stellhebel	Draht ∅ 0,8 mm (H0-Oberleitung)
Stellstange	PVC (Schreibtischauflage)
Sicherung	Isolierschlauch
Laternenwelle	Plast (Kugelschreibermine)
Zylinderblechschraube	B 3,5 × f TGL 0-7971

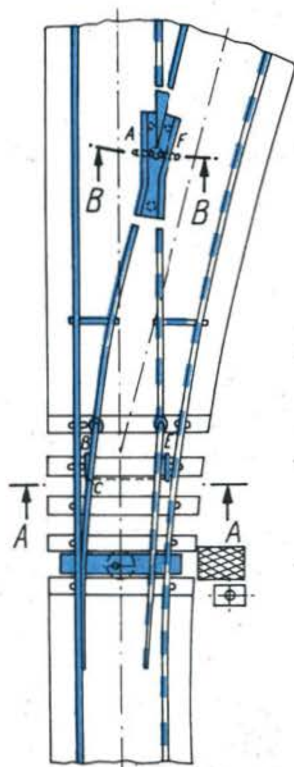
auch der Stellhebel die entsprechende Stellung hat. Ein vorgestochenes Loch mit erweitertem Rand reicht zum Ansetzen der Schraube aus. Bevor sie fest angezogen wird, muß der Antrieb justiert werden. Die Weichenzungen sollen federnd anliegen. Diesen Zustand ermittelt man durch vorsichtiges Anschnippen des hervorstehenden Stellhebels. Später ist er 2 mm über der Stellschwelle abzukneifen. Zum leichteren Ansetzen und Eindrehen ist die Verwendung eines stramm passenden Schraubendrehers zweckmäßig, damit die Schraube gleichzeitig festgehalten werden kann. Nach mehrmaligem Lösen dieser Schraube weitet sich die Bohrung. Ein ca. 3 mm langes Stück einer Plaste-Kugelschreibermine wirkt in der Bohrung wie ein Dübel.

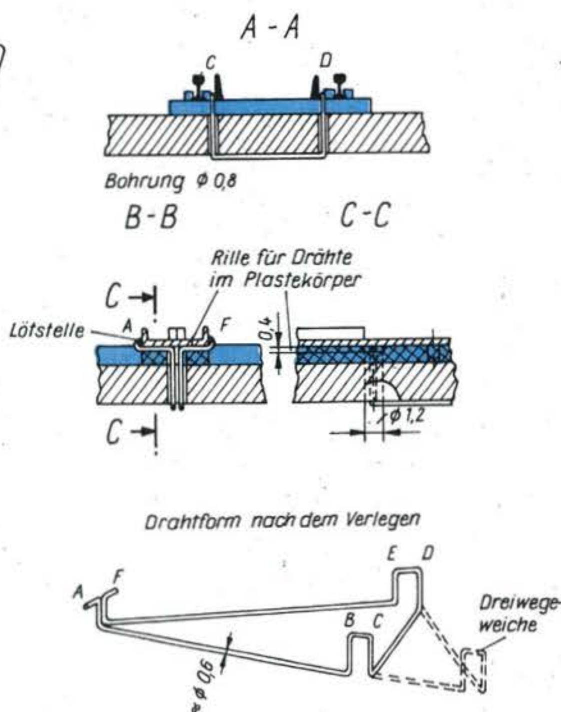
Schließlich kann die Abdeckung über die Laternenwelle gesteckt und an die Anlagenplatte geklebt werden. Jetzt ist nur noch die Laterne aufzusetzen. Dabei sollte sicherheitshalber der Weichenantrieb festgehalten werden, da sich sonst der Druck unnötigerweise auf die Befestigungsteile überträgt.

3



4





Der beschriebene Unterflurantrieb läßt sich freizügig unter der Anlagenplatte anordnen. Vorher ist es zweckmäßig, alle Antriebe einer Weichenstraße in der gedachten Lage, unter Beachtung des Standortes der Weichenlaternen, auf die Gleise zu legen.

Was bei der DKW zu berücksichtigen ist

Bei einer DKW werden natürlich keine Weichenlaternen benötigt. Vielfach genügt eine gut gelungene Laternenimitation. Dennoch sollten auch hierfür die Bohrungen entstehen, weil dadurch immer die richtige Lage des Antriebes bei der Montage besser erkennbar ist. Anderenfalls müßte der Alu-Zapfen am Antrieb entfernt bzw. ein Sackloch von unten in die Anlagenplatte gebohrt werden. Die Durchgangsbohrungen werden später verschlossen und überschottert.

Fahrstromversorgung des Herzstückes

Bild 3 zeigt am Beispiel A und B zwei Grundausführungen der Fahrstromversorgung für einfache Weichen. Modell- und Standardweichen unserer Produktion gehören zur Ausführung A.

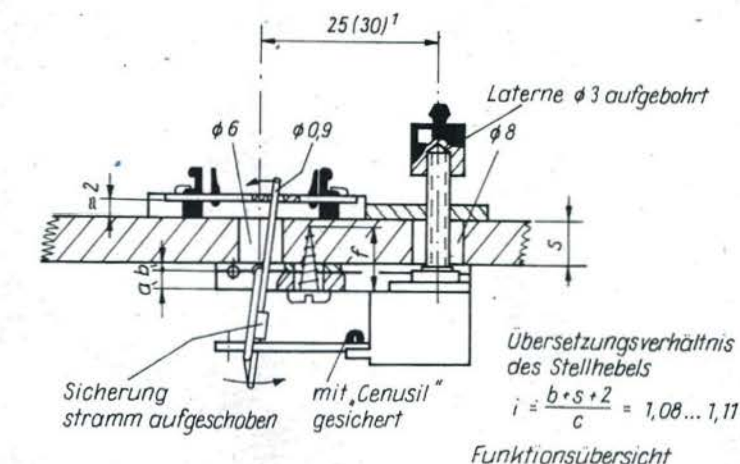
Die Fahrstromversorgung der innenliegenden Weichenteile durch die federnd anliegenden Zungen ist aber auf die Dauer nicht sichergestellt und führt deshalb zu Betriebsstörungen. Vielfach tritt bei Modellweichen auch Kurzschluß auf, wenn lange steifrahmige Triebfahrzeuge das abzweigende Gleis befahren. Bei den Standardweichen ist dies durch den größeren Stellhub nicht der Fall. Die freie Weichenzunge steht dadurch weiter von der Backenschiene ab.

Um sicher zu gehen, sind die Modellweichen nach der bekannten Ausführung B durch Entfernen vorhandener und Einbau neuer Strombrücken zu verändern. Die DKW besitzt ohnehin Strombrücken zwischen Bogen, Winkelschienen und Zungen.

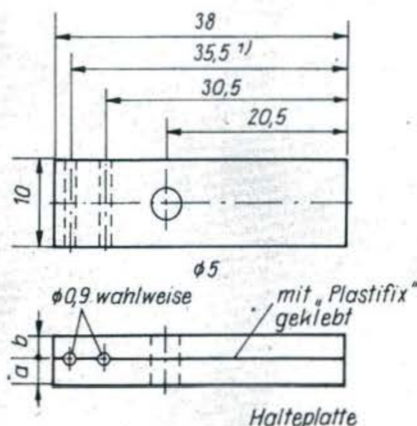
Die Ausführung B ermöglicht bei allen Weichenformen ein stromloses Herzstück. Um einen durchgängigen Betrieb auch mit kurzen Triebfahrzeugen ohne Schwungmasse abzusichern, muß das Herzstück aber, wechselnd je nach Weichenstellung, mit Fahrstrom versorgt werden (Bild 3, C bis E). Dazu dient ein etwa 0,6 mm dicker Kupferdraht, der straff an einem Zuge nahe der Zungendrehpunkte über die nächstliegende Schwelle gelegt, durch vorbereitete Bohrungen gesteckt und unter dem Herzstück wieder nach oben herausgeführt wird. Die jeweils an der Backenschiene anliegende Zunge wird gleichzeitig gegen den dazwischenliegenden Kontakt gedrückt (Bild 4). Es handelt sich zwar wieder um einen Berührungskontakt, jedoch ist die Kontaktkraft infolge der Hebelverhältnisse größer.

Die Zungenspitzen werden beim ersten Schaltvorgang die Backenschienen noch nicht erreichen. Das ändert sich, wenn sie am Drehpunkt festgehalten und im Bereich des Kontaktes mit verhaltener Kraft gegen diesen gedrückt werden. Der Kontakt nimmt dabei die richtige Lage ein. Falls erforderlich, sind die Zungenspitzen so zu justieren, daß sie an den Backenschienen leicht anliegen. Anschließend kontrolliert man durch mehrmaliges Schalten die Fahrstrom-Versorgung des Herzstückes. In jedem Fall sollte auch die Verbindung zwischen Innenschiene und Zunge auf Durchgang geprüft werden.

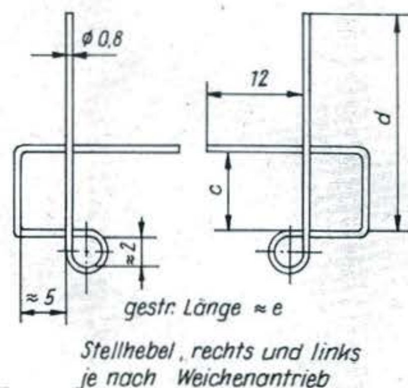
5



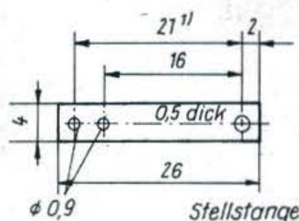
Funktionsübersicht



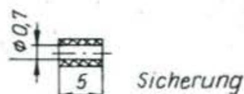
Halteplatte



Stellhebel, rechts und links je nach Weichenantrieb



Stellstange



Sicherung

S	a	b	c	d	e	f
4	2	4	9	25	65	9,5
5	2	3	9	25	65	9,5
6	2	2	9	25	65	9,5
7	3	2	10	27	68	13 2)
8	4	2	11	29	71	13
9	5	2	12	31	74	16 2)
10	6	2	13	33	77	16

1) wenn Laterne auf abzweigender Seite steht
2) mit Unterlegscheibe, da Schraube zu lang

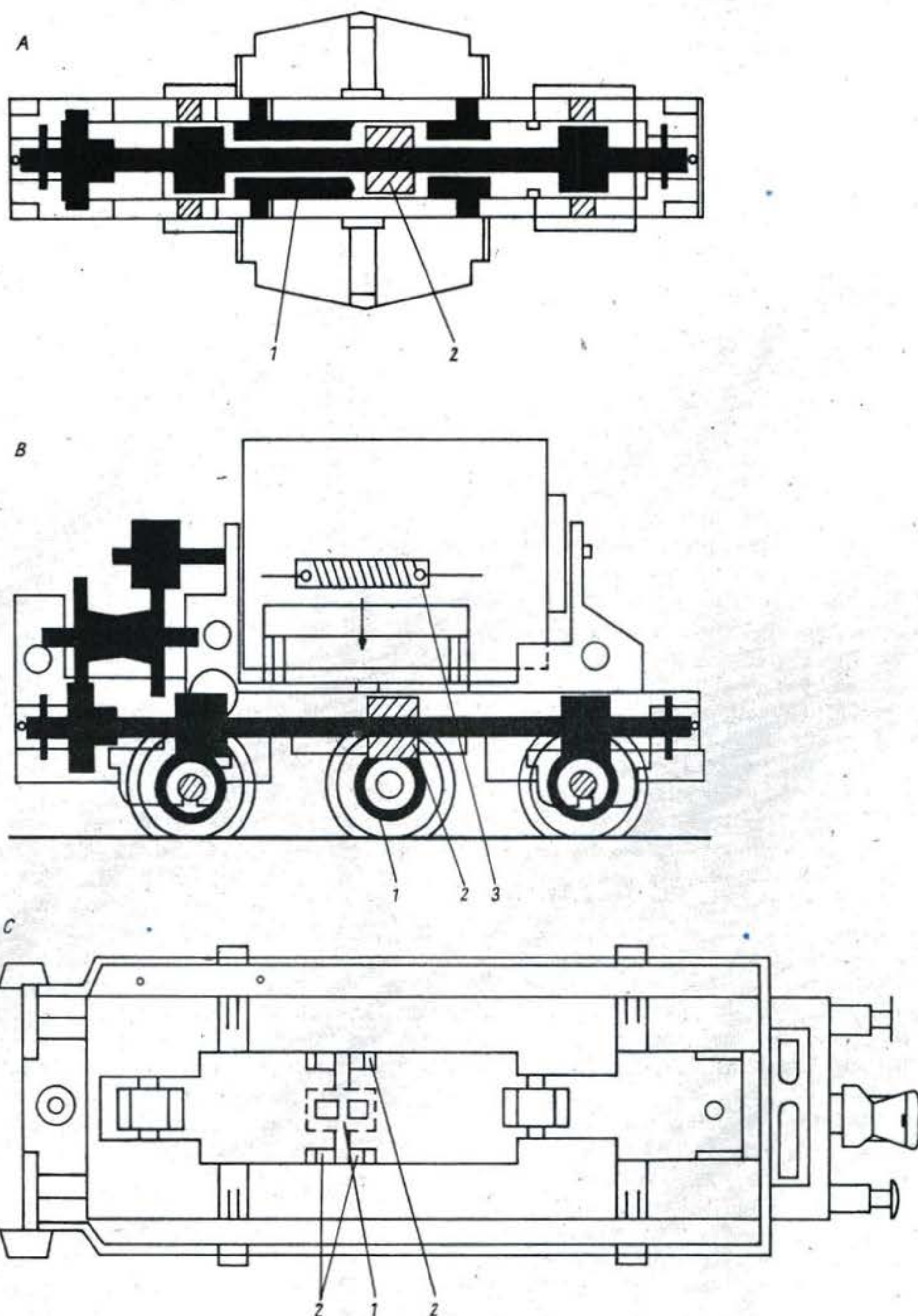
Dreiwegeweiche anders montieren

Bei der Dreiwegeweiche läßt sich die kurze, mit dem Doppelherzstück verbundene Zunge nicht in oben beschriebener Weise ausrüsten. Hier wird der Kontakt an der Zungenspitze so angebracht, daß die Zunge auf ihn aufläuft. Der parallel zur Backenschiene und im Abstand von 0,5 mm zu dieser um die Schwelle herumgezogene Kontaktbügel wird etwa 0,2 mm tief in die Schwelle eingelassen und oberhalb leicht flachgefeilt. Die Unterkante der Zunge erhält an dieser Stelle eine Fase. Diese Kontaktart ließe sich auch bei den übrigen Weichen (außer DKW) anwenden, doch haben einige Zungen die Eigenart, die Schwellen nicht zu berühren. Sie würden den Kontakt nur bei Belastung durch ein Rad berühren. Bei den DKW und Dreiwegeweichen kreuzen sich die Kontaktdrähte. Sie sind mit Isolierband oder -schlauch zu trennen. Kontaktdrähte, die irgendwo vorbeigeführt werden müssen, sollten mit Hilfe eingeschlagener kleiner Nägel verlegt werden.

Bei der DKW kann sich der Kontaktbügel an keiner Schienenfußklammer abstützen. Die Bohrungen für den Kontaktdraht dürfen hier relativ klein sein und nicht zu dicht am Fuß der Bogenschiene angeordnet werden.

Noch einmal:

Bessere Laufeigenschaften des PIKO-Tenders 2'2'T 34



Wir veröffentlichten zu diesem Thema bereits mehrere Beiträge, in denen ausschließlich darauf hingewiesen wurde, daß die zwei mit Haftreifen ausgerüsteten Treibachsen völlig ausreichend sind, um hohe Zugkräfte zu erreichen.
Diese Umbauanleitung ist nicht nur für die Verbesserung des Tenders 2'2'T 34 geeignet. Sie kann auch bei den mit gleichen Getrieberahmen ausgerüsteten dreiachsigen Lokomotiven angewendet werden. Da der Tender im Originalzustand nur über zwei angetriebene Achsen verfügt, kommt es bei Übergängen zur Steigung oder schon bei geringen Gleisunebenheiten oft zum Durchdrehen der beiden Radsätze, da nicht mehr genügend Haftreibung vorhanden ist.
Ein dritter zusätzlich angetriebener Radsatz erhöht die Haftreibung wesentlich.
Der handelsübliche Tender wird von den Achsen 1 und 3 getragen. Die Achsen 2 und 4 dienen nur zur Stromabnahme. Die Achse 2 soll nun zusätzlich angetrieben werden, dabei bleibt das Vertikalspiel erhalten. Für den Umbau sind folgende Teile erforderlich: Eine Schnecke von einer Schneckenwelle (BR 01, 130, 110 o. ä.) und ein Treibradsatz für 2'2'T 34-Tender (oder für BR 130).
Zuerst wird der Tender völlig zerlegt und die Schneckenwelle ausgebaut. Sie wird in der Mitte zwischen den beiden Schnecken mit dem Seitenschneider eingekerbt, damit die dann aufzuschiebende Schnecke fest mit der Welle verbunden ist. Dabei ist Vorsicht geboten, da sich die Welle schnell verbiegen kann (Bild B/2). Als nächstes werden die beiden Drosseln entfernt. Die Drosselhalter sind so zu bearbeiten, daß die Schnecke bequem Platz hat (Bild A/1). Die Drosseln finden nun im Raum zwischen Motor und Motorhalterung Platz. Anschließend werden sie verlötet (Bild B/3). Nach dem Zusammenbau ist durch eine Probefahrt zu ermitteln, ob sich die neue Schnecke nicht verklemmt hat. Anschließend wird aus dem Blendenrahmen der Raum für das Zahnrad der Triebachse ausgefeilt. Er ist etwa 1 cm lang und 6 mm breit (Bild C/1). Die Achsführungen (Bild C/2) müssen jedoch erhalten bleiben. Wenn die Treibachse eingesetzt wird, muß sie sich frei bewegen; das Zahnrad darf niemals klemmen!
Ist alles in Ordnung, kann der Tender wieder zusammengebaut werden. Sitzt das Zahnrad beim Anheben des Tenders in der Schnecke nicht fest, sollten zwei Metallstücke in die Achsenführung geklebt werden.
Michael Adam, Dresden

Vorschau

Im Heft 7/83 bringen wir u. a.:

100 Jahre Eisenbahnen auf Rügen;
U-Bahn Thälmannplatz—Pankow;
Bau einer Drehscheibe in N;
H0-H0$_e$-Heimanlage;
Güterwagen deutscher Eisenbahnen.

Dr. Werner Breuer und
Dipl.-Ing. Olaf Herfen (DMV), Dresden

H0-Anlage der AG 3/4 Meißen

Vom 27. November bis 5. Dezember 1982 fand im Meißner Kulturhaus „Max Dietel" die 41. Modelleisenbahnausstellung der AG 3/4 Meißen statt. Als am Sonntag, knapp eine Stunde nach Ausstellungsschluß, alle Anlagenteile, Schaltpulte und Kisten mit Fahrzeugen, Hochbauten, Kabeln usw. abtransportiert waren, konnten die AG-Mitglieder erst einmal aufatmen. Eine anstrengende Woche lag hinter ihnen, die Arbeit hatte sich aber gelohnt. Wieder einmal konnte in der Weihnachtszeit Tausenden Kindern und Erwachsenen eine Freude bereitet werden. Auf den Plakaten zur 41. Ausstellung war zu lesen: „Nach großem Erfolg bei der 39. und 40. Ausstellung in Marienberg und Budapest ... stellen wir unsere wiederum verbesserte 26 m lange Anlage der Öffentlichkeit vor". Sie wurde 1979 nach einer rund fünfjährigen Bauzeit erstmalig vorgestellt. Die Anlage ist konsequent nach dem Standardisierten Modellbahnsystem (SMBS) gestaltet.

Anlagenteile haben sich bewährt

Die einzelnen 2,4 m × 0,8 m großen Anlagenteile, auf denen die Strecken in zwei Ebenen verlaufen, werden untereinander verschraubt und ruhen auf in den Ecken eingesteckten Füßen. Sechs nicht variierbare Endteile nehmen den unteren (Hauptbahn) und oberen (Nebenbahn) Teil des Kreuzungsbahnhofs sowie den 16gleisigen Abstellbahnhof auf. An diese Teile können die vier Streckenteile beliebig angesetzt werden. Dadurch ist es möglich, die Anlage in verschiedenen Formen (I, L, U) und entsprechend der Raumgröße aufzubauen. Schließlich folgen dann wieder vier zusammenhängende Teile, auf denen ein Durchgangsbahnhof der Nebenbahn und die z. T. verdeckten Endschleifen der Hauptbahn untergebracht sind. Da die Anschlußkanten der beiden Bahnhofsbereiche und sämtlicher Streckenteile in ihrem Querschnitt identisch ausgeführt wurden, läßt sich die Anlage variabel gestalten. Trotz gleicher Anschlußquerschnitte wirken die einzelnen Anlagenteile durch unterschiedliche Landschaftsgestaltung sehr abwechslungsreich. Bei der Planung und während des Anlagenbaues wurde berücksichtigt, daß sie als Ausstellungsanlage günstig zu transportieren, schnell auf- und abzubauen, äußerst betriebssicher und einfach zu bedienen ist.

Automatischer Streckenblock steuert Zugverkehr

Nicht zuletzt kam es auf eine landschaftlich ansprechend und vorbildgerecht gestaltete Anlage an. Ausstellungen in Meißen, in Marienberg (1980) und in Budapest (1981) zeigten, daß die Anlage auch hohen Belastungen standhalten kann. Der gesamte Betrieb wird ausschließlich mit Hilfe von drei Schaltpulten (Abstellbahnhof, Kreuzungsbahnhof, Durchgangsbahnhof) abgewickelt. Auf der freien Strecke werden die Züge durch ein vollautomatisches Blocksystem gesteuert. Die mit Gleisbildtechnik ausgerüsteten Schaltpulte ermöglichen durch relativ wenige Mikroschalter und Dioden (Kontrolleuchten) unter Verwendung von Relais einen sicheren und einfach zu bedienenden Fahrbetrieb auf Grundlage von Fahrstraßenschaltungen (Weichen, Signale und Abschaltstrecken werden gleichzeitig geschaltet). Zum sicheren Fahrbetrieb trugen auch die vor den Blocksignalen eingebauten und mit Widerständen ausgerüsteten „Brems- und Anfahrstrecken" sowie die neu konstruierten verschiebbaren Gleisverbindungsstücken zwischen den Anlagenteilen, die einen einwandfreien Lauf der Fahrzeuge ermöglichen, bei.

Abbremsen der Züge

Zeigen die Signale „Halt", so werden die Züge in drei Stufen allmählich bis zum Stillstand abgebremst und ebenso wieder angefahren. Diese Schaltung ist eine unumgängliche Voraussetzung zum sicheren Fahren mit vorbildgemäß langen Zügen. Anzahl und Länge der Blockstellen können variabel gestaltet werden. Dazu sind die Schaltelemente auf sogenannten Blockkarten unter der Anlage einzustecken. Zwischen den einzelnen Anlagenteilen sind austauschbare Verbindungskabel vorhanden, die mit Vielfachsteckern gesichert werden.
Bewährt haben sich auch austauschbare Signale. Die Mehrzahl der Weichen wird mit Hilfe eines Motors über ein Getriebe 1:360 geschaltet. Von allen bisher verwendeten Antrieben hat sich dieser als günstigster erwiesen.

Gebäude selbst gebaut

Jede Anlage sollte ihr eigenes Gesicht haben. Die Fotos in diesem Heft sowie in den Modellbahnkalendern 1982 und 1983 zeigen, daß sich die Meißner Modelleisenbahner auch hierbei um Individualität bemühen. Im Eigenbau entstanden z. B. für den Kreuzungsbahnhof das Empfangsgebäude (nach dem Vorbild des Bahnhofs Lommatzsch) und als Halbgebäude (hinten offen) ein Straßenzug, dessen Häuser den am Bahnhof Meißen stehenden Originalen nachgebildet wurden. Der exakte Nachbau im Maßstab 1:87 trug zu einem besseren optischen Eindruck bei. Bauelemente für die Häuser waren Plasteplatten, die VERO auf Anregung der AG Marienberg hergestellt hat.
Neben Pflege- und Wartungsarbeiten werden die Meißner Modelleisenbahner in nächster Zeit insbesondere die Nebenbahn schaltungstechnisch ausbauen.

AG Meißen besteht seit mehr als 30 Jahren

Wir haben bisher ausführlich über die neue Anlage der AG Meißen berichtet. Viele Modelleisenbahner — nicht nur unseres Landes — werden, wenn sie von der AG Meißen hören, zuerst an die Kleinserien der AG Meißen und der AG Marienberg denken. Viele weitere Aktivitäten sind kennzeichnend für die AG Meißen. Sie können sicher für manche junge Arbeitsgemeinschaft diese oder jene Anregung bringen. Deshalb sei hier noch einiges aus der Geschichte und dem Leben der AG Meißen berichtet.
Ohne Übertreibung kann man die Meißner Modellbahnfreunde als Pioniere des Modellbahnwesens bezeichnen. Ihre AG gehört zu den vier ältesten Modellbahnarbeitsgemeinschaften der DDR. Sie wurde bereits im Juni 1951 im VEB Elektrowärme Sörnewitz gegründet. 1952 konnte die AG ihre erste Anlage vorstellen. Die vielen älteren Modelleisenbahnern noch bekannte Gemeinschaftsanlage mit der „Müngstener Brücke" — diese Anlage wurde u. a. in dem Buch „Modelleisenbahnanlagen" Bd. 2 von Gerlach sowie im PIKO-Katalog 1975 vorgestellt — konnte nach völligem Um- und Neubau erstmalig im Jahre 1958 ausgestellt werden. Danach bauten die Meißner Modellbahnfreunde ihre Anlage weiter aus. Sie wurde in den 60er Jahren von 16 m² auf 22 m² vergrößert. Im Laufe der Zeit wurde diese Anlage in Meißen, Nossen, Radeberg, Dresden, Görlitz, Berlin, Leipzig, Riesa, Marienberg und Budapest ausgestellt. In den 70er Jah-

modell bahn anlage

1 Im Durchgangsbahnhof der Hauptbahn — die Gleislänge beträgt meist 3,3 m — können auch lange Schnellzüge vorbildgerecht halten. Hier können die Reisenden zur kreuzenden Nebenbahn umsteigen. Das Modell der Blechträgerbrücke wurde aus Sperrholz gebaut. Sie trägt zwei Nebenbahngleise mit außenliegenden Bahnsteigen.

2 Das Übergangsgleis von der Hauptbahn zur Nebenbahn muß erneuert werden. Hilfsmittel des Gleisbautrupps sind zwei SKL aus der Kleinserie der AG 3/46 sowie eine Draisine aus der Kleinserie der AG 3/4.

3 Drei verschiedene 52er, Umbauten von den Freunden Herfen und Schöne, warten im Bw auf den nächsten Einsatz. V. l. n. r. 52 006 im Originalzustand, 52 6708 mit Mischvorwärmer und Steifrahmentender, 52 653 mit Kohlenstaubtender.

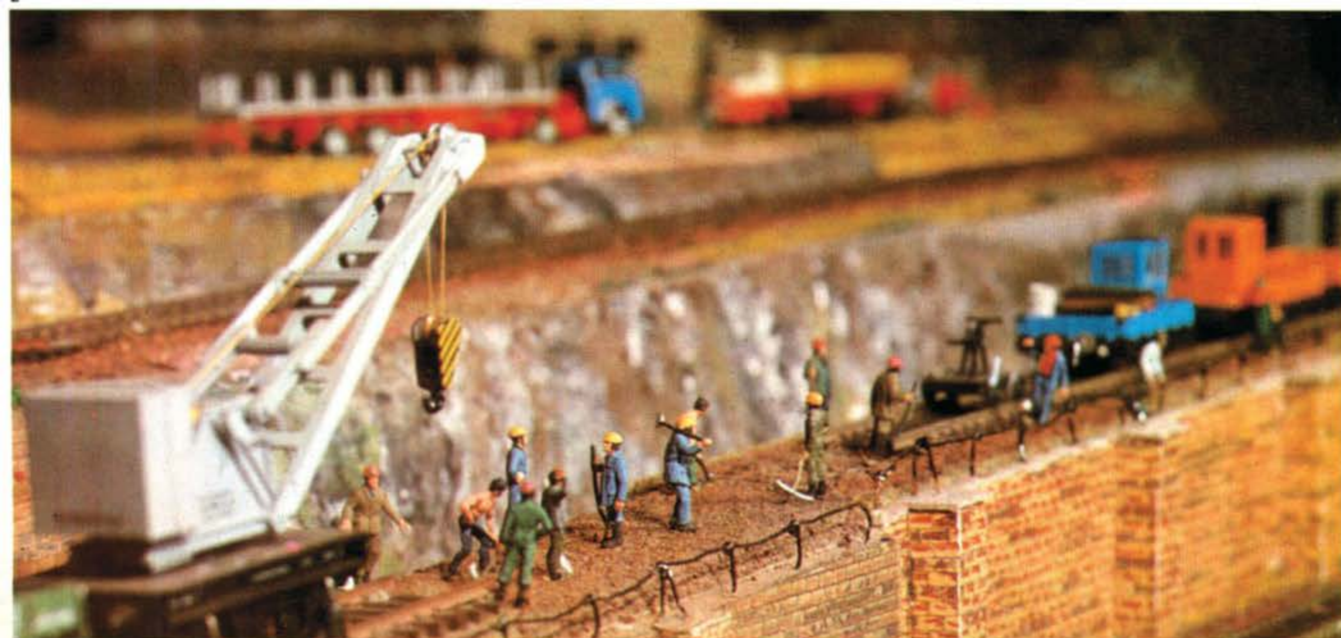
4 Abwechslungsreich gestaltete Stützmauern beleben die Anlage. Der aus Laas-Wagen bestehende Zug, es handelt sich um ein Kleinserienerzeugnis der AG 3/4, wird von der 58 3013 gezogen, die Olaf Herfen und Ralf Stark aus Teilen industriell gefertigter Loks bauten.

5 Vorbei rauscht der Eilgüterzug, der aus Eiskühlwagen EK 4 „Transit" besteht. Diese Wagen werden als Kleinserie der Meißner AG hergestellt.

Fotos: P. Dargel, Berlin

1

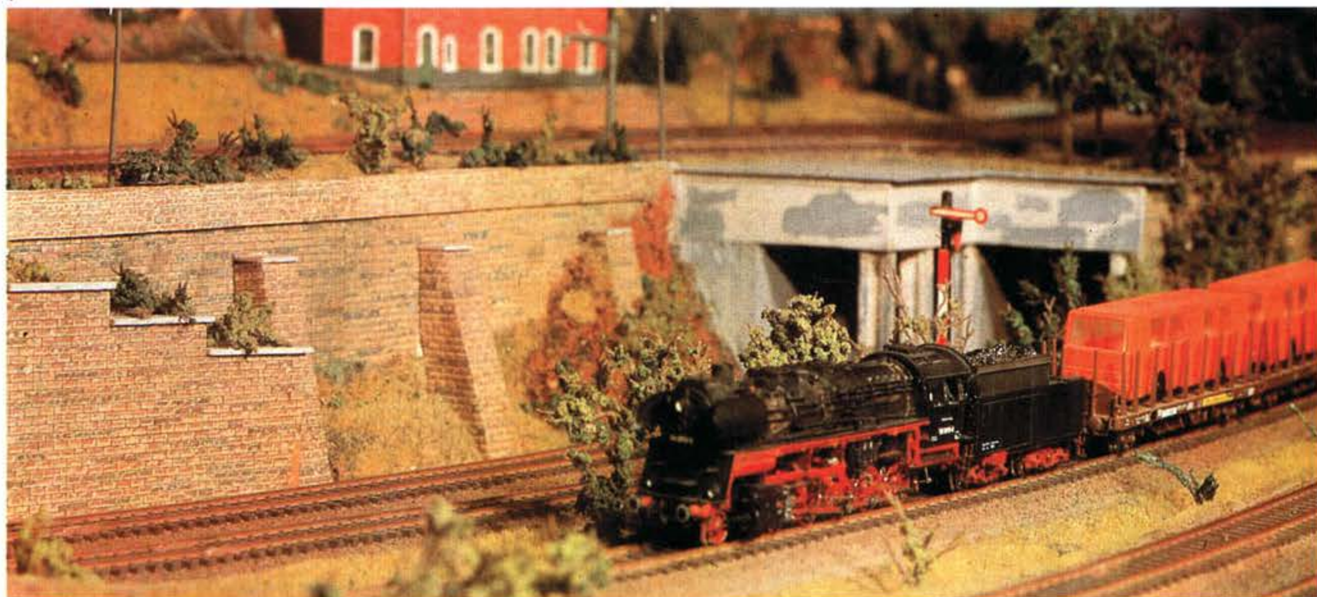
2



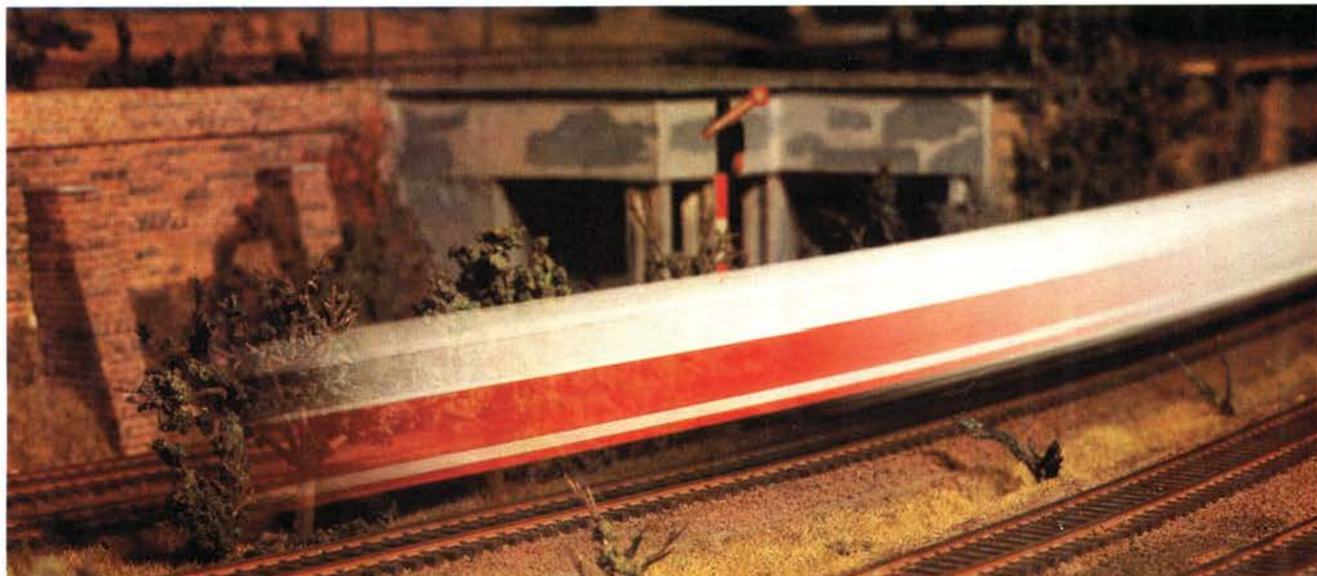
3



4



5



ren stand schließlich der Bau einer völlig neuen Anlage nach dem SMBS zur Diskussion. Obwohl die Vorteile eines derartigen Neubaus gegenüber einer Rekonstruktion der alten Anlage auf der Hand lagen, gab es nicht wenige Freunde in der AG, die nur ungern Abschied von ihrer liebgewonnenen Anlage nahmen. Dennoch wurde mit großem Eifer das neue Vorhaben geplant und erfolgreich umgesetzt.

Verbandsgründung durch Meißener Freunde gefördert

In den Jahren 1959 bis 1961 bemühten sich die Meißner Freunde gemeinsam mit vielen Dresdner Modelleisenbahnern um eine einheitliche Organisation für alle Modelleisenbahner. Mit Freude begrüßten sie die Gründung des DMV der DDR und arbeiteten von Anfang an in ihm aktiv mit. Viele leitende Funktionäre des DMV, insbesondere in der Technischen Kommission und im Bezirksvorstand Dresden, waren oder sind Mitglieder der Meißner AG.
Zu jeder Zeit haben Mitglieder der AG Meißen jüngere Arbeitsgemeinschaften unterstützt. Geradezu typisch war und ist die Zusammenarbeit mit der AG Marienberg (darüber wurde in den Modellbahnkalendern 1971 und 1974 berichtet). Neben gemeinsamen Ausstellungen in Marienberg und Meißen, Treffen von Freunden beider Arbeitsgemeinschaften sind besonders die gemeinsamen Bemühungen um die Herstellung von Kleinserien hervorzuheben. Mit solchen Serien wie ETA 177, ETA 178, SKL, Eiskühlwagen EK4, Flachwagen Laas sowie vielen kleinen Zurüstteilen wurden die beiden Arbeitsgemeinschaften zum Initiator der Kleinserienfertigung in unserem Verband. Mehrere Mitglieder der AG Meißen konnten bei verschiedenen internationalen Modellbahnwettbewerben Erfolge erringen.

Mit DR-Dienststellen enge Zusammenarbeit

Es ist sicher nicht verwunderlich, daß mehrere aktive und langjährig erfolgreich tätige Modelleisenbahner der AG Meißen mit der Ehrennadel des DMV in Gold bzw. Silber oder Bronze, als Aktivist oder mit der Verdienstmedaille der DR ausgezeichnet worden sind. Eine Arbeitsgemeinschaft der Modelleisenbahner kann ohne den „großen Bruder", das Vorbild, nicht leben. Sie kann aber auch DR-Dienststellen bei der Arbeit unterstützen. So wurden z. B. von der AG Meißen Modellprojektierungsanlagen für die DR gebaut.
Exkursionen führten die Freunde in den letzten Jahren zur Harzquerbahn, ins Stellwerk Coswig und zur Dresdner Straßenbahn. Viel könnte man über die Arbeit noch berichten, wozu auch Einsätze bei der DR und Solidaritätsspenden gehören.
Bei einer derart vielseitigen und abwechslungsreichen Arbeit gibt es auch keine Nachwuchsprobleme. Viele junge Modelleisenbahner sind unter Anleitung erfahrener Modellbauer selbst schon zu Fachleuten geworden. In den 50er Jahren gehörten zur AG 12 Mitglieder, heute sind es bereits 40. Der jüngste Freund ist 13 Jahre alt, der älteste schon lange Renter. Noch ein letzter Gedanke: Obwohl es im Raum Dresden in nahezu jeder Stadt Arbeitsgemeinschaften (in manchen Orten sogar mehrere) gibt, kommen die Mitglieder der AG Meißen aus vielen Orten, wie u. a. Meißen, Lommatzsch, Radeburg, Coswig, Radebeul und Dresden.

Fritz Pilz zum 80. Geburtstag

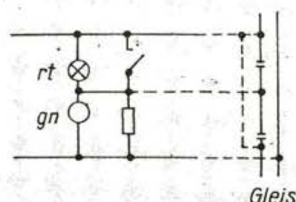
Es liegt jetzt fast 30 Jahre zurück, als in Kreisen der Modelleisenbahner der Name Fritz Pilz bekannt wurde. Er brachte das aus Plastmaterial gespritzte Schwellenband auf den Markt, bei dem an jeder Schwelle die Hakenplatte zur Aufnahme des Schienenprofils gleich angespritzt war.
Damit löste Fritz Pilz eine neue Epoche im Gleisbau für die Modelleisenbahner aus. Die älteren Freunde werden sich noch an das bis zu diesem Zeitpunkt mühsame Verfahren mit Pappschwellenband erinnern, bei dem in jede Schwelle zwei gestanzte Blechhakenplatten einzustecken und umzubiegen waren, bevor das Schienenprofil eingelegt werden konnte.
Gemeinsam mit der Hochschule für Verkehrswesen entwickelte Fritz Pilz aus seinem Prinzip das komplette Gleissystem, welches uns heute als Modellgleis die Wiedergabe aller möglichen Gleisformen des Vorbildes gestattet.
Wenn heute international die an die Schwelle angespritzte Hakenplatte in allen Spurweiten und mit den verschiedensten Feinheitsgraden zum selbstverständlichen Standard gehört, so ist diese Entwicklung untrennbar mit dem Namen Fritz Pilz verbunden. Nicht zu unrecht spricht der Modelleisenbahner auch heute vom „Pilz-Gleis", wenn er das vorbildgerechte Modellgleis meint.
Am 5. Juni feierte Fritz Pilz seinen 80. Geburtstag. Auf diesem Wege gratulieren wir im Namen vieler Freunde von ganzem Herzen und wünschen dem Jubilar noch viele frohe Stunden bei guter Gesundheit.

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR
Präsidium

Lichtsignale anders gesteuert

Die im Heft 10/82 auf Seite 24 vorgestellte Schaltung, bei der das Dauerrot mit einer grünen Lampe überstrahlt wird, ist nicht optimal.
Auf meiner Anlage hat sich folgende Schaltung bewährt: Die Lampen rot und grün liegen in Reihe geschaltet fest an der Lampenspannung. Parallel zur grünen Lampe ist ein Widerstand vorhanden. Er ermöglicht, das letztere nur ganz schwach glimmt, und die rote Lampe leuchtet. Wird nun die rote Lampe durch den einpoligen Steuerschalter kurzgeschlossen, die damit erlischt, leuchtet die grüne auf. Soweit möglich, kann dafür auch Fahrspannung verwendet werden. Dadurch läßt sich mit dem Steuerschalter das Signal und das isolierte Schienenstück vor dem Signal schalten (siehe Skizze).

W. Kuntze, Potsdam-Babelsberg



Karlheinz Brust und
Peter Eickel (DMV), Dresden

Das gute Beispiel

Viele Gleispläne sind in den bisher erschienen Jahrgängen unserer Zeitschrift schon vorgestellt worden. Sieht man einmal von der durch die Platzverhältnisse aufgezwungenen Streckenführung ab, so sind immer wieder zahlreiche Bahnhofsanlagen, die den elementarsten Regeln des Eisenbahnbetriebes widersprechen, ja mit denen beim Vorbild gar kein Betrieb möglich wäre, zu finden.

Nehmen wir also das Vorbild zu Hilfe und versuchen, möglichst viel für unsere Anlage zu verwenden.

Die Grundform der nachstehend vorgestellten Bahnhofsgleispläne ist der Zwischenbahnhof an einer zweigleisigen Hauptbahn, teils „reinrassig", teils in der Ausführung als Trennungs- oder Anschlußbahnhof.

Auf diese Formen wollen wir hier nicht näher eingehen. Sie sind übrigens sehr gut in ⟨1⟩ dargestellt. Vielmehr geht es darum, die gestalterische Seite zu betrachten. Alle hier dargestellten Bahnhofs-Gleispläne sind „unretuschiert" vom Vorbild übernommen, allerdings ohne Maßstab. Wenn dieser oder jener Bahnhof nachgestaltet wird, muß der Erbauer seine Ausdehnungsmöglichkeiten abwägen und hier und da Abstriche machen (z. B. bei den nutzbaren Gleislängen), ohne natürlich Grundprinzipien zu verletzen.

Unser Augenmerk soll in erster Linie auf die sogenannten Bahnhofsköpfe, also die Gleisentwicklung von der freien Strecke zu einem „richtigen" Bahnhof, gerichtet werden. Zwei Details gilt es zu betrachten: Die Schutzweichen und als besondere Form der Gleisverbindungen die Falschfahrverbindungen. Kurz zur Erläuterung der Begriffe.

Überholungsgleise, Güterzuggleise oder Nebenanlagen sind, auch bei Vorhandensein von Signalen, vor dem Einmünden in die durchgehenden Hauptgleise in der Regel (Ausnahmen sind möglich!) mit sogenannten Schutzweichen zu versehen, die beim eventuellen Überfahren der Signale eine Flankenfahrt weitgehend ausschließen [Bild 1, prinzipielle Anordnung von Schutzweichen (We 4 und 14)].

Das anschließende Gleisstück mit Gleisendabschluß (so nennt der Eisenbahner schlicht den Prellbock) ist meist sehr kurz und eignet sich nicht zum Abstellen von Fahrzeugen. Ein verlängertes Gleis, z. B. als Ausziehgleis ausgebildet, ist aber ebenso möglich.

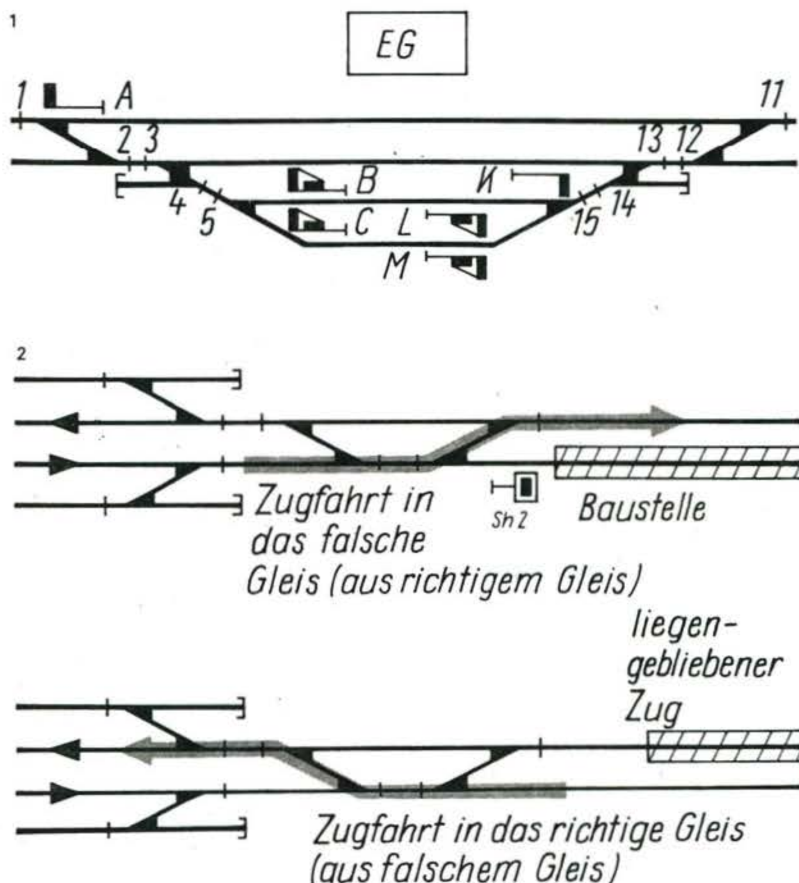
Bekanntlich sind die Strecken in Blockabschnitte unterteilt. Diese Funktion nehmen auch die Bahnhöfe wahr. Um nun bei Unregelmäßigkeiten im Zugbetrieb, wie z. B. Havarien oder Bauarbeiten, wo das Befahren eines Gleises nicht möglich ist, den Abschnitt des eingleisigen Betriebes auf ein Mindestmaß zu begrenzen, verfügen viele Bahnhöfe, aber auch Blockstellen, über sogenannte Falschfahrverbindungen (Bild 2).

Die Besonderheiten des Betriebes wie Signalisierung des Falschfahrbetriebes oder Ausgabe von Befehlen sollen hier unberücksichtigt bleiben.

Uns kommt es vielmehr auf die Gleisplangestaltung an. Die folgenden Gleispläne enthalten z. T. echte Falschfahrverbindungen, aber auch Gleisverbindungen, die zwar andere Grundaufgaben, z. B. Überwechseln in Nebenanlagen, besitzen, aber auch als Falschfahrverbindung in einer Richtung benutzt werden können.

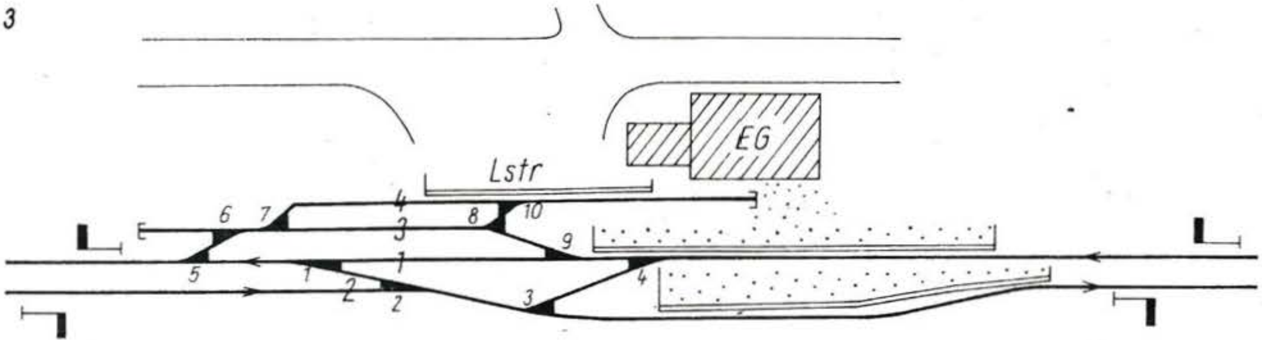
So, liebe Leser, führen Sie sich bitte die Gleispläne in aller Ruhe zu Gemüte. Sieht Ihr Bahnhof auch so aus, oder müßte man dieses oder jenes Detail...? (Bilder 3 bis 10).

Wie setzen wir nun das Vorbild im Modell um? Bei konsequenter Ausrüstung unserer Modellbahnhöfe mit den beim Vorbild erforderlichen Weichen wird es, gelinde gesagt, ein teurer Spaß. Da aber bei Havarien im Modell sofort die Hand des Besitzers eingreift, hindert uns doch niemand daran, die Weichen nur als Attrappen, sprich ohne Antrieb, mit festgelegter Grundstellung an den entsprechenden Stellen einzubauen. Weichenbausätze ohne Antrieb senken die Investitionen beträchtlich. Dennoch lohnt sich der Einbau dieses toten Inventars in Ihrem Bahnhof: Vorbildgerechte Fahrzeugmodelle verkehren auf vorbildgerechten Gleisanlagen!

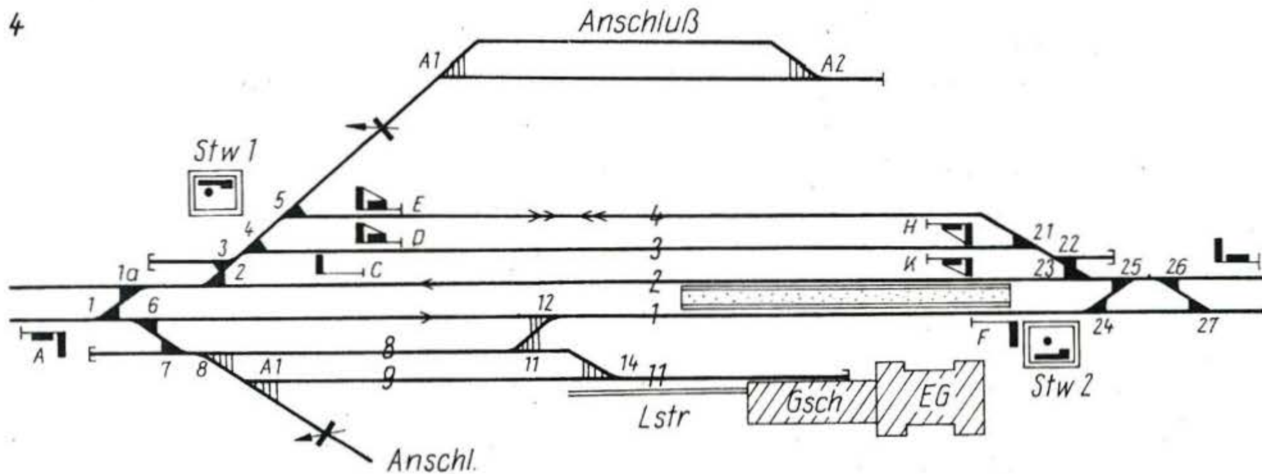


Quellenverzeichnis
⟨1⟩ G. Fromm „Bahnhöfe auf der Modellbahn", transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1976

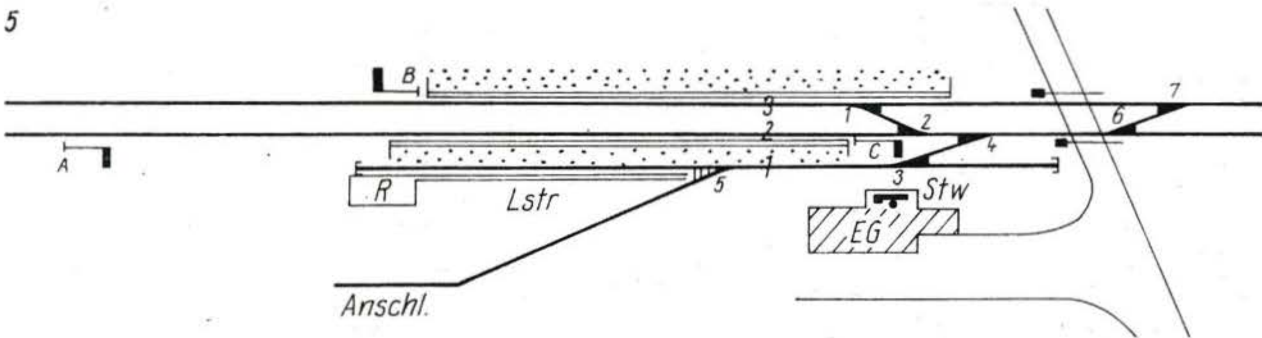
3


Lstr
EG
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10

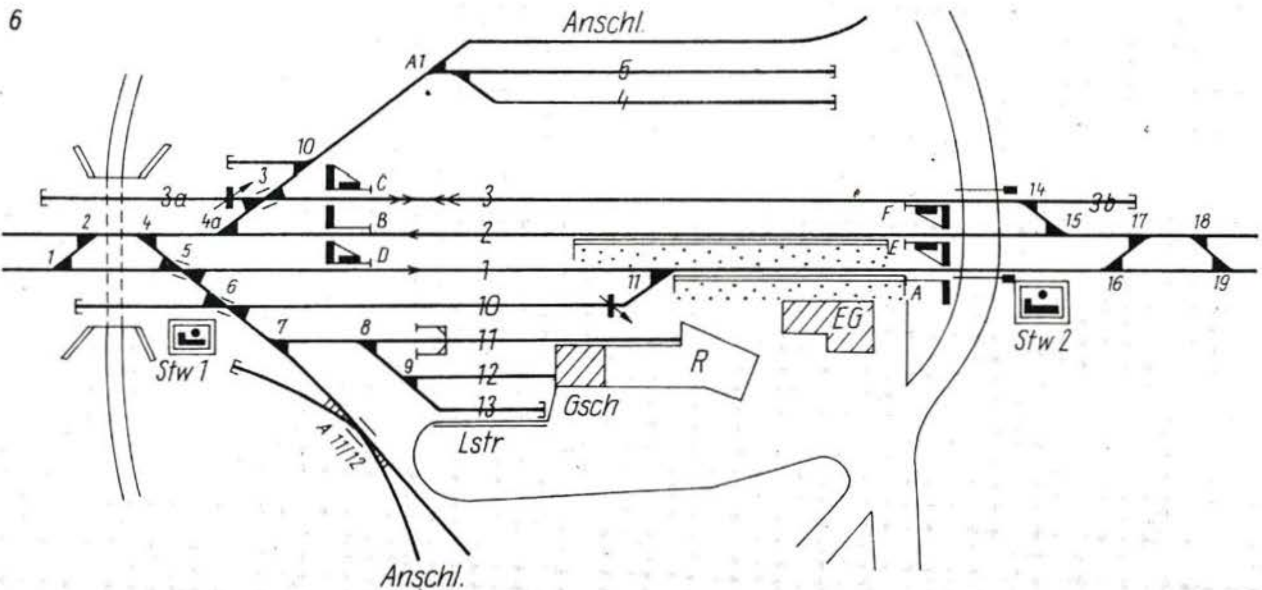
4


Anschluß
A1
A2
Stw 1
Stw 2
A
B
C
D
E
F
H
K
1a
1
2
3
4
5
6
7
8
9
11
12
14
21
22
23
24
25
26
27
Lstr
Gsch
EG
Anschl.

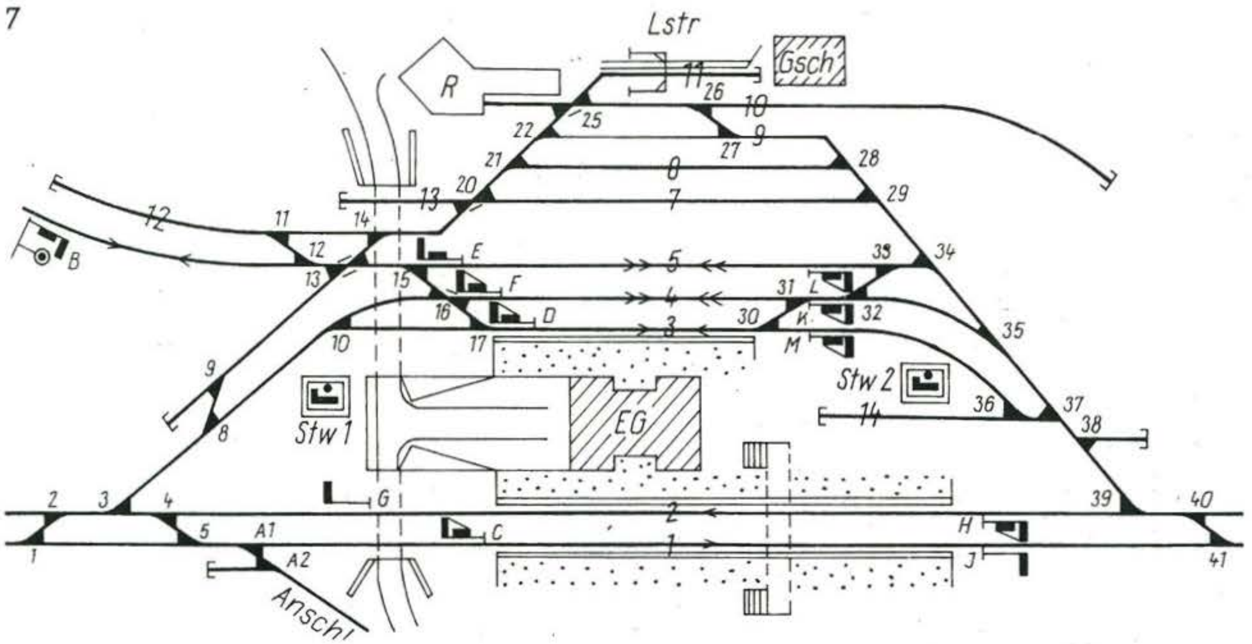
5


A
B
C
1
2
3
4
5
6
7
R
Lstr
Stw
EG
Anschl.

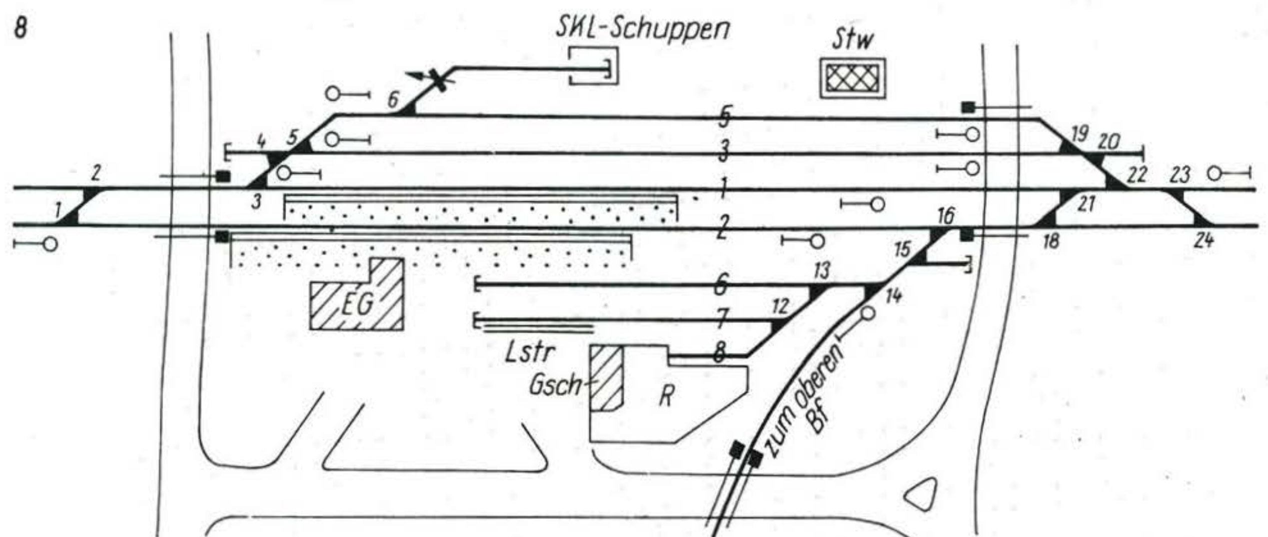
6


Anschl.
A1
3a
3b
4a
A
B
C
D
E
F
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
Stw 1
Stw 2
EG
R
Gsch
Lstr
A 11/12
Anschl.

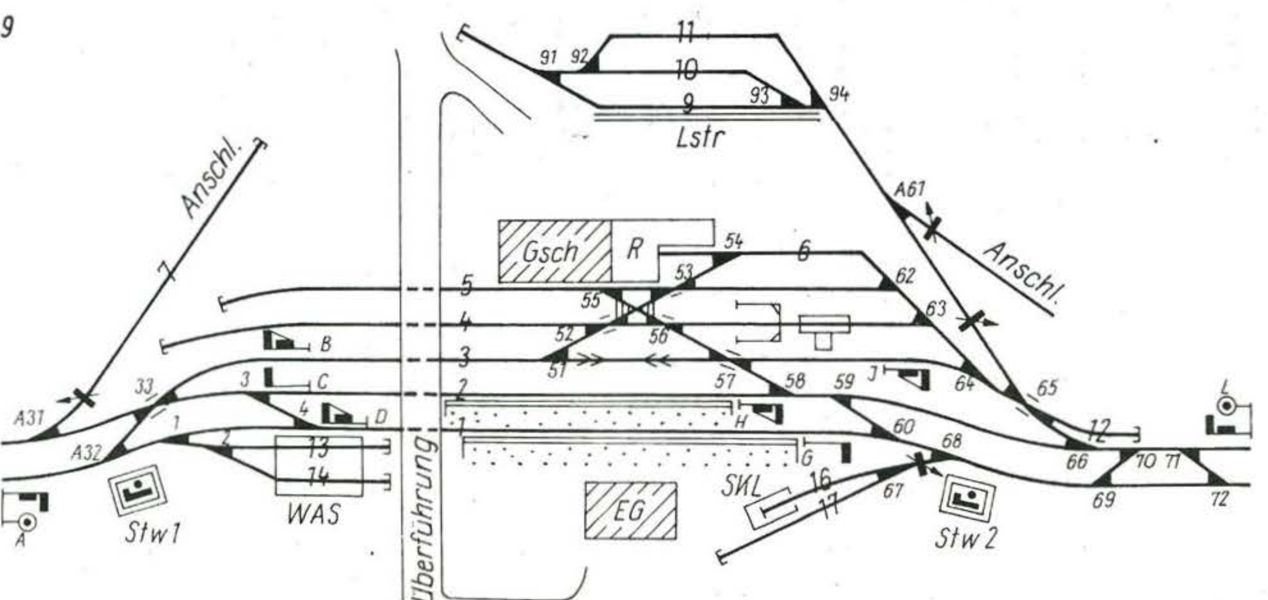
7


Lstr
Gsch
R
EG
Stw 1
Stw 2
Anschl.

8


SKL-Schuppen
Stw
EG
Lstr
Gsch
R
zum oberen Bf

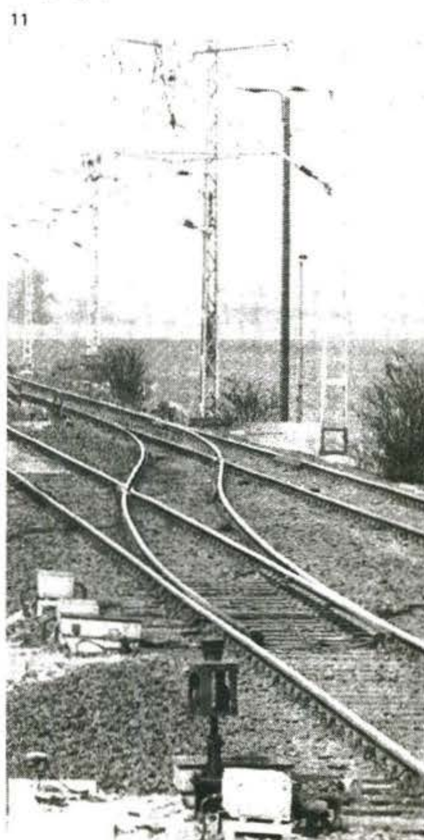
9


Lstr
Anschl.
Gsch
R
Anschl.
Überführung
WAS
Stw 1
EG
SKL
Stw 2

10

nach Adorf
Stw 3
WH
Gsch
Stw 1
8a
8b
Stw 2
EG
nach Bheim
Straßenbrücke

11



12



11 Falschfahrverbindung im Bahnhof Großenhain Berliner Bahnhof der Magistrale Berlin—Dresden. Auf Hauptstrecken ist meist am entsprechenden Hauptsignal ein Falschfahrauftragssignal (Zs 8) angebracht. Es handelt sich bei Freigabe „des falschen Gleises" um einen weißblinkenden von rechts nach links steigenden Lichtstreifen.

12 Schutzweiche am Ende eines Überholungsgleises. Diese Weiche verhindert Flankenfahrten durch feindliche Zugfahrten und schützt somit vor unbeabsichtigten Zugbewegungen oder ablaufenden Wagen. Die Weiche ist in abweisender Stellung zum Durchgangsgleis sicherungstechnisch daher stets verschlossen.
Das Foto entstand ebenfalls in Großenhain.

Fotos: K. Brust, Dresden

4200 Merseburg

Zur Gründung einer Arbeitsgemeinschaft „Eisenbahn-Historie" melden sich Interessenten bei Herrn Heiko Baumgarten, 4200 Merseburg, postlagernd.

7800 Ruhland

Herr Reinfried Jank, 7800 Ruhland, Bahnhofstraße 29, sucht noch weitere Interessenten zur Gründung einer Arbeitsgemeinschaft.

Technische Kommission des Präsidiums

Die Technische Kommission des Präsidiums gibt seit 1980 ein Informationsblatt „modellbahn-technik" heraus, in dem Informationen über technische Probleme für die Arbeit innerhalb des DMV veröffentlicht werden. Um der Redaktion des „modelleisenbahners" und der Technischen Kommission Nachfragen zu ersparen und das Blatt weiteren Mitgliedern des DMV zugänglich zu machen, soll an dieser Stelle auf den Bezug und die Versandbedingungen hingewiesen werden. Das Blatt erschien bisher in 8 Ausgaben. Jedes Exemplar wird gegen 2,— M abgegeben. Die Bestellung und Kassierung erfolgt bis jeweils für 3 Ausgaben **nur** durch Überweisung von 6,— M für je ein Exemplar an den Sekretär der Technischen Kommission Werner Ilgner, 9340 Marienberg, Freiberger Str. 10. Die nächste Bestellung gilt für die Ausgaben 10 bis 12. Restexemplare älterer Ausgaben sind zum Teil noch vorhanden. Es werden jedoch nur Bestellungen von Arbeitsgemeinschaften des DMV entgegengenommen. Angelegenheiten der Redaktion (keine Bestellungen!) sind an Karsten Flach, 8020 Dresden, 132-05, zu richten. Artikelvorschläge, Hinweise, Berichtigungen usw. werden gern entgegengenommen und evtl. – nach entsprechender Prüfung – veröffentlicht. Honorarleistungen werden nicht gewährt.

AG 3/72 – Bw Aue, Einsatzstelle Annaberg-Buchholz

Vom 2. bis 10. Juli 1983 findet anläßlich des Jubiläums „75 Jahre Bw Aue" im Bw Aue eine Festwoche statt mit folgendem Rahmenprogramm: täglich von 10–18 Uhr Lokomotiv-Ausstellung, Modelleisenbahn-Ausstellung, Foto-Ausstellung „100 Jahre Dampflok", Souvenirverkauf und gastronomische Betreuung. Die Lokomotive 86 001 ist in dieser Zeit zwischen Aue und Johanngeorgenstadt vor Nahgüterzügen eingesetzt.

Nach kurzer schwerer Krankheit verstarb am 4. Mai 1983 der Vorsitzende unseres Bezirkvorstandes Greifswald

Reichsbahn-Direktor Hans-Joachim Herm

Träger des „Ordens Banner der Arbeit" und anderer staatlicher Auszeichnungen.

Wir verlieren mit ihm einen stets einsatzbereiten Funktionär, der sich mit ganzer Kraft für die Erfüllung der Aufgaben unseres Verbandes eingesetzt hat.
Wir werden sein Andenken in Ehren halten.

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR
Präsidium

Einsendungen zu **„DMV teilt mit"** sind bis zum 4. des Vormonats an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu richten.
Bei Anzeigen unter **Wer hat – wer braucht?** Hinweise im Heft 7/1981 beachten.

Wer hat – wer braucht?

6/1 **Biete**: Literatur, Modelleisenbahn-Kalender, Fotos (WPK, sw. u. Farbe). **Suche**: def. Tfz u. Wagen in H0, TT, N; in H0: BR 42, 84; in $H0_m$: P-Wg (rot/elfenb.); Rollwagen von Herr; Literatur u. Kataloge.

6/2 **Biete**: Schwellenband, Weichen, Neusilber-Schienen (Sebnitz) 80 m; BR 50 in H0. **Suche**: „Der Modelleisenbahner" Jahrg. 1952–1977; Schienen für PIKO-Einschienenbahn; BR 84 (Hruska).

6/3 **Biete**: „Modellbahn-Anlagen" 1, 2; „Eisenbahn-Jahrbuch" 1979; „Chronik des Bahnhofs Magdeburg-Rothensee"; „Der Modelleisenbahner" 4/78, 1, 3, 4, 7/79; 7/80; 6/81; 12/82; in TT: E 42, E 11.

Suche: „Dampflok-Archiv" 1, 3; „Die Selketalbahn"; „Reisen mit der Dampfbahn". In TT: E 70, BR 24, 38, 55 u. 65 (Eigenbau).

6/4 **Biete**: Material in Nenngr. 0. **Suche**: Fahrzeuge u. Zubehör in Nenngr. I.

6/5 **Biete**: „Der Modelleisenbahner" 1/63, 2, 3, 4, 7–10, 12/66; 2/67; 2–7, 9/68; Eisenbahnkalender 1971, 1975–1977. **Suche**: „Die Muldenthalbahn"; „Kleinbahnen der Altmark"; „Schiene, Dampf und Kamera"; „Baureihe 01"; in H0: BR 23, 50, 42, 89.

6/6 **Biete**: H0, BR 50; 80; VT 137 (lila/elfenb.); AEG E 44; ETA; D-Zugwg Typ Y; Langenschwalbacher; Prefo-Straßenbahn. **Suche**: „Baureihe 01"; „Reisen mit der Dampfbahn"; Dampfloks, Güterwg (auch Eigenbau) in $H0_m$.

6/7 **Suche**: „Dampflok-Archiv" 3; „Schmalspurbahnen der Oberlausitz"; „Rügensche Kleinbahnen".

6/8 **Biete**: Fotos, Schriften u. ä. von Verkehrsbetrieben der DDR; Eisenbahnprospekte u. Festschriften (u. a. 750 Jahre Güstrow, Rügensche Kleinbahnen, 71 Jahre Prignitzer Schmalspurbahn).

Suche: ältere Fotos (bis 1965) der Straßenbahn Schwerin; Festschrift d. NV Schwerin von 1958; Fotos d. ehem. BVG-Arb.-Wg in Schwerin; Fotos BVG G 52 u. G 371; in TT: T 334; V 36/103; BR 81/92; Scherenstromabnehmer H0.

6/9 **Biete**: Zeitschriften „Der Modelleisenbahner" Jahrgänge 1957, 1969, 1977 kompl.; 1962 ohne 10 u. 12; 1968 ohne 8. Ferner div. Einzelhefte der Jahrg. 1961–1968, 1970, 1971, 1973, 1975, 1978 sowie die drei Sonderhefte. **Suche**: mehrere Dachstromabnehmer für TT-Ellok BR E 70.

6/10 **Biete**: Festschriften von Straßenbahnbetrieben. **Suche**: Broschüre „Schmalspurbahn Mosel—Ortmannsdorf"; „Reisen mit der Dampfbahn" sowie für H0 BR 89 (sächs. Ausf.).

6/11 **Biete**: V 180 u. DKW, TT. **Suche**: TT, E 94 u. Gehäuse für E 70 (braun)

6/12 **Biete**: „Die Modelleisenbahn 1–3"; Histor. Lokomotiven I, III; Broschüre „50 Jahre Thüringer Waldbahn – Oldtimer auf Schienen"; H0-Straßenfahrzeuge; TT-Bahn. **Suche**: Einzelteile BR 84; Motor u. Achsblende 118; Espewe-Modelle ält. Produktion (auch def.); „Dampflok-Archiv 1–3"; „Die 01"; „Als die Züge fahren lernten"; „Modellbahnbücherei 3, 6. 7, 10".

transpress stellt vor:

J. Köhler
Gleisgeometrie
Reihe Eisenbahnbau
1. Auflage
88 Seiten — 56 Abbildungen — 2 Tabellen — 9 Anlagen
Broschur (DDR) 7,20 M/(Ausland) 11,00 M
Bestellangaben:
565 751 6 / Koehler, Gleisgeometrie
— lieferbar über den Buchhandel

Entgleisungssicherheit, Wirtschaftlichkeit und Fahrkomfort sind in hohem Maße von den geometrischen Merkmalen des Eisenbahngleises abhängig. Das vorliegende Buch befaßt sich ausschließlich mit der geometrischen Gestaltung der Eisenbahngleise. Inhaltliche Schwerpunkte sind: Mathematische Grundlagen / Lage- und Höhenmessung / Bogengeometrie / Gleislage / Lichtraum / Weichen und Kreuzungen / Sonstige bauliche Anlagen.

C. Matschoß
Die Entwicklung der Dampfmaschine
Eine Geschichte der ortsfesten Dampfmaschine und der Lokomobile, der Schiffsmaschine und Lokomotive
transpress Reprint
1. Auflage
etwa 1696 Seiten — 1892 Abbildungen
Leinen mit Schutzumschlag zwei Bände im Schuber (DDR) etwa 198,00 M/ (Ausland) etwa 280,00 M
Bestellangaben:
566 810 0 / Matschoss, Entw. Dampfmasch.
— erscheint voraussichtlich im IV. Quartal 1983 —

Dieser Reprint der 1908 erschienenen Ausgabe der „Entwicklung der Dampfmaschine" ist als Hauptwerk des Autors Conrad Matschoß anzusehen. Hiermit begründete er nicht nur die Technikgeschichte als wissenschaftliche Disziplin, sondern gab eine kritische Darstellung der Entwicklung des Dampfmaschinenbaus in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts in den wichtigsten Industriestaaten.

Vorbestellungen für diesen Titel bitte ausnahmsweise an den Verlag senden.



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
DDR — 1086 Berlin
Französische Str. 13/14

Tausche **Bahnland DDR 19,** 80,— M. **Windbergbahn,** 12,— M.
Suche **Rübelandbahn.**
F. Wesser, 8902 Görlitz,
Fr.-Heckert-Straße 16

Suche
Eisenbahnjahrbuch von 1965.
Walter Berg, 1950 Neuruppin,
Fährweg 2

Suche **H0$_e$-Modelle** von **Feldbahn-** und **Schmalspurbahnfahrzeugen** (Eigenbau).
Stechbart, 1273 Fredersdorf b. Berlin, Bruchmühlerstraße 76

Suche **„Modelleisenbahner",** kompl. Jahrg., sowie **Eisenbahnjahrbücher.**
Heinecke, 4500 Dessau
Friedhofstraße 42

Suche
„Als die Züge fahren lernten".
Groschopp, 1532 Kleinmachnow
Max-Reimann-Straße 10

Suche **BR 91 (H0).**
Zuschriften an:
Haase, 1120 Berlin,
Schönstraße 70 a

Suche **VT 135, ETA 177/178, BR 84, 52, 44** (Eigenb.), **38** (Eigenb.).
W. Klee, 3035 Magdeburg,
Weltfriedensstraße 53

Suche dringend **„Der Modelleisenbahner" Heft 10/1982.**
Hans Rost, 6500 Gera,
Hegelstraße 12

Liebhaber sucht
Dampflok BR 84 (H0).
G. Erler, 9203 Großhartmannsdorf, Zehntel 11

Roll-, Stehmaterial und **Schienen, Spur 0,** (leicht rep.-bed.), für 80,00 M zu verkaufen.
G. Haltrich, 2830 Boizenburg,
Dr.-Alexander-Str. 26

Biete **Herr Schmalspurpers.-Zug** (1 Gep.-, 3 Persw.), Preis je Wagen 8,— M.
Suche **Dampflok Nenngröße N** (PIKO).
Gernot Voß, 8909 Görlitz,
Nordring 84

Biete **„Rübelandbahn",** 15,60 M.
Suche **„Harzquer- und Brockenbahn".**
Sparmann, 1162 Berlin,
Peter-Hille-Straße 133

Kaufe **„Modelleisenbahner",** 2—4/77, 8 u. 9/78, 2—5 und 8/80, **Modellbahn-Literatur, Eisenbahnposter** u. **Bastlermaterial Tfz.** und **Wagen in TT.**
Behr, 1136 Berlin,
Mellenseestraße 16

Suche **Schmalspurbahnarchiv, „Die Windbergbahn", „Franzburger Kreisbahnen", „Die Muldenthalbahn", „Reisen mit der Dampfbahn",**
Biete **Dampflokarchiv** 3 18,90 M, **„Harzquerbahn",** 6,90 M, **„Rübelandbahn",** 15,60 M, **WEM 1896—1977,** 3,— M.
U. Sendler, 8030 Dresden
Rauchstraße 6, 84—72

Suche
H0 BR 17, 18, 93, 96, E 60, 94 (Eigenbau), **118, 1062, Automodelle.**
Knoll
1422 Hennigsdorf
W.-Florin-Straße 13

Suche **Herr-Schmalspurfahrzeuge in H0$_m$, bes. BR 99, Personenwagen** sowie **offene u. gedeckte Güterwagen, Rollwagen.**
Suche weiterhin **in H0 ein Gehäuse BR 55, zwei Gehäuse des VT 135.**
D. Messing, 3600 Halberstadt,
R.-Wagner-Straße 17 a

Verkaufe **Eisenb.-Jahrb. 1966, 69, 74—82, Lokarchiv 1—4, Baureihe 01, „Histor. Bahnhofsbauten", Gütertransportkursbuch** von 1906, Deutschl., insges. 250,— M.
H. Schenke, 1211 Manschnow,
Friedensstraße 71 d

Verk. **in H0 3-Schicht-Pers.-Wag.,** beschäd., je 1,— M, 2,— M u. 4.— M, **10 Güterwagen,** teilw. beschäd., je 2,— M, **1 BR 118,** 10,— M, **1 BR 64,** 8,— M, **2 Verschiebeloks,** 4,— u. 6,— M, alle Tfz. fahrbereit.
Frieder Günnel, 6500 Gera,
Kornmarkt 8/219

Biete **0-Anlage** ohne Gleis, 1500,— M (Eigenb. **BR 17, BR 70, 6 Güter-, 5 Personenw., Ind.-Erz.: 2 Bahnh., Brücke, Tunnel); Nenngr. H0 100 m Profil** (verk.) **BR 01 5, 24, 41, 50, 23, 80, 120, 130, 180,** (350,— M); Literatur: **versch. Archive,** 150,— M. Suche **Spur I, Eigenbaumod. v. Regelspurfahrz. od. Bauteile.**
S. Keil, 8060 Dresden,
Löwenstraße 5 d

Biete **Lokarchiv 4,** 19,80 M, **„Windbergbahn",** 12,60 M, **Wagen H0$_e$** (technomodell), je 12,— M.
Suche **„Harzquerbahn", „Selketalbahn", Wagen u. Rollwagen H0$_m$** (Herr), ält. **Kfz.** und **Gespanne H0.**
Kalina, 8290 Kamenz,
W.-Pieck-Straße 20

Biete **„Muldenthalb.", „Bahnland DDR", BR 01, Eisenbahnwagen, Güterkursbuch 75/76,** div. **Kursbücher, EB-Kalender 1983, BR 56 TT, BR 50 MY H0,** 280,— M.
Suche **Triebw., Ellok-, Straßenbahnarchiv, BR 42, 52, 91 in H0.**
Burkhardt, 7060 Leipzig,
Ringstraße 111

Biete **ältere** und **neue ESPEWE-Modelle,** diverses **TT-Material.**
Suche in **H0$_e$** und **H0$_m$ Loks** und **Wagen** (Wertausgleich).
G. Bauer
9071 Karl-Marx-Stadt
Clausewitzstraße 3

Biete **„Windbergbahn",** 12,60 M, **„Franzb. Kreisb.",** 13,20 M, **„Rübelandb.",** 15,60 M,
Suche **„Schmalspurb. d. Oberlaus.", „Kleinb. d. Altm.", „Pionier- u. Ausst.-B.", „Reisen m. d. Dampfb.".**
M. Ullmann, 7500 Cottbus,
Th.-Brugsch-Straße 13

Biete **Dampflokarchiv 1** u. **3, „Bahnland DDR", „Kleinbahn d. Altmark", „Muldenthalbahn", „Pionier- u. Ausst.-B.", „Spreewaldbahn", „Franzburger Kreisbahnen", Loks** u. **Wagen H0 1945—54.**
Suche **BR 03, 84 u. 99.**
A. Schmutzler, 9071 Karl-Marx-Stadt, O.-Schütze-Straße 39

Biete **„Auf kleinen Spuren", „Kleine Eisenbahn TT", „Hist. Bahnhofsbauten", Bilder v. der Eisenbahn** (neuw.), **„Kleinbahn d. Altmark", „Die Selketalbahn", „Die Rübelandbahn", „Die Windbergbahn"** u. **„100 Jahre Straßenbahn Halle".**
Suche (auch zu kauf.) **H0-Fahrzeuge von ESPEWE, Wiking** u. **Herpa**
Windt, 4020 Halle, Baumweg 91

Biete Orig.-K.S.St.E.B.- **Handlaterne,** 250,— M; **Rangiererkarbidlampe,** 40,— M; **Dampflokarchiv 1—4,** 77,60 M; **Schmalspurarchiv,** 36,— M; **„Reisen m. d. Dampfb.",** 48,— M; **„Hist. Bhfs.-Bauten",** 36,— M; **Baureihe 01,** 36,— M; **„Bahnl. DDR",** 19,80 M; **„Schmalsp. d. OL",** 12,— M; **„Selketalbahn",** 11,40 M; **Lpz.-Dresdner EB,** 15,60 M; **„Franzb. Krsb.",** 13,20 M; **„Rübelandb.",** 15,— M; **„Windbergb.",** 12,60 M; **„Dresdner Strab.",** 18,— M; **„Cottbuser Strab.",** 10,— M; **EB-Jahrb. 1968,** 15,— M; **H0 E 44** (AEG), 30,— M; **H0$_m$ BR 99** (Herr), 30,— M. Suche **Fahrzeuge u. Zubehör H0 u. H0$_e$, Strab.-Archiv; E-Lokarchiv.**
Zuschriften an:
L. Großböhme, 8270 Coswig, Wilhelm-Pieck-Straße 6 a

K. Jünemann, K. Kieper, L. Nickel: „Die Rügenschen Kleinbahnen" transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1983, 192 Seiten, 241 Abbildungen, 19 Tabellen, 14,40 Mark

Die populäre verkehrsgeschichtliche Reihe hat wieder einmal Zuwachs erhalten. Mit Fleiß und Akribie hat das Autorenkollektiv eine Menge Wissenswertes über die Eisenbahngeschichte auf unserer größten Ostseeinsel zusammengetragen, um es vor dem Vergessenwerden zu bewahren. Vieles von dem ist für den Touristen, der heute mit seinem Pkw eine Rügenrundfahrt unternimmt, schon nicht mehr wahrnehmbar, weil über den Kleinbahntrassen im wahrsten Sinne des Wortes „Gras gewachsen" ist.

Der Schriftenreihe liegt zwar eine einheitliche Grobgliederung zugrunde, die bestimmte Angaben über Geschichte, Streckenführung, Bauten, Fahrzeugpark, Betriebs- und Verkehrsdienst umfaßt, ansonsten aber den Autoren genügend Spielraum für ihre „Spezialstrecken" einräumt. So spürt man hier vor allem die Handschrift von Klaus Kieper, aus dessen Feder schon das Buch über die Franzburger Kreisbahnen Stralsund—Barth—Damgarten vorliegt und der zusammen mit seinen beiden Ko-Autoren auch hier wiederum den Schwerpunkt auf eine fast lückenlose Beschreibung der im Verlaufe von 85 Jahren eingesetzten Triebfahrzeuge und Wagen gelegt hat. Die überaus reichhaltige Illustration von Verkehrsmitteln und Hochbauten könnte überdies so manchem Modellbahnfreund als Anregung und Vorlage zum Nachbauen dienen.

Verständlich ist die Absicht der Autoren, vor allem jene Strecken zu beschreiben, die heute nicht mehr betrieben werden. Interessant und informativ sind auch die Darlegungen über solche Bahnprojekte auf der Insel, die aus den verschiedensten Gründen überhaupt nicht zur Ausführung kamen.

Weniger gelungen erscheint mir allerdings die (einzige) Übersichtskarte auf Seite 13. Ihre Anschaulichkeit leidet darunter, daß einmal die Hauptverkehrsachse der Insel, nämlich die Bahnlinie Stralsund—Saßnitz mit ihren regelspurigen Abzweigungen nach Lauterbach und Binz, gänzlich weggelassen wurde und zum anderen sich die gewählten Markierungen für Straßen und Schmalspurbahnen sehr schlecht voneinander unterscheiden. Ein versierter Hersteller hätte das an der Vorlage bemerken müssen. Außerdem korrespondiert die Auswahl der verzeichneten Orte nicht in allen Fällen mit dem Buchtext; einige für das Verständnis der beschriebenen Projekte wichtige Ortsnamen – so unter anderem Wittower Fähre, Kluis, Lohme und Moutzendorf – sucht der Leser auf der Karte vergebens.

Eberhard Russek

Walter Grüber „Steilrampen über den Thüringer Wald" transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1983, 174 Abbildungen, 26 Tabellen, 13,20 Mark

Drei Steilstrecken gibt es im Thüringer Wald. Zumindest den Eisenbahnfreunden sind sie bekannt: Arnstadt—Ilmenau—Schleusingen, Neudietendorf—Ritschenhausen und Suhl—Schleusingen. Die Geschichte und Hintergründe, die zum Bahnbau führten, die Fahrzeugentwicklung, aber auch Besonderheiten über die Betriebsführung sind in jedem der Abschnitte sorgfältig, leicht verständlich und vor allem übersichtlich beschrieben. Ein besonderes Kapitel ist der ehemaligen Kleinbahn Rennsteig—Frauenwald gewidmet. Und das ist gut so, weil dadurch diese noch immer vielfach unbekannte Bahn mehr an das Licht der Öffentlichkeit rückt. Beeindruckend ist zugleich die nahezu lückenlose Darstellung des gemischten Reibungs- und Zahnradbetriebes zwischen Ilmenau und Schleusingen. Leider wurde der auf allen Strecken eingesetzte Stammwagenpark nur am Rande erwähnt. Wer sich nach dem Lesen dieses Buches nun noch intensiver mit der Geschichte dieser Bahnen beschäftigen möchte, wird allerdings zunächst enttäuscht sein! Bedauerlicherweise wurde es unterlassen, ein sonst in der Reihe transpress Verkehrsgeschichte stets übliches und auch erforderliches Quellenverzeichnis abzudrucken. Dies wäre durchaus möglich gewesen.

Wolf-Dietger Machel

Nicht nur selbst gebaut

Unser Leser Peter Tirsch aus Meerane hat sich dem Eigenbau verschrieben. Mit viel Liebe und Geduld entstehen in seiner Werkstatt aber auch Frisuren. Neben dem Umbau verschiedener TT-Wagen steht besonders der Umbau von Straßenfahrzeugen im Vordergrund. Einige seiner Fahrzeuge stellen wir auf nebenstehender Seite vor.

1. Die Traktoren entstanden aus H0-Modellen des „Famulus" der früheren Firma Haufé. Entsprechend gekürzt, verkleinert, mit Rädern von H0-Autos ausgerüstet, wurden sie Vorbildern sowjetischer Traktoren nachempfunden. Das Dach des vorderen Traktors stammt übrigens von einem N-Modell des Škoda-LKW.
Der Viehwagenaufbau des W50 wurde aus dünnen Plastestreifen zusammengesetzt. Dach und Boden stammen vom W50-Kofferwagen.

2. Zum Bruchholz-Transport werden u. a. auch sowjetische Spezialkraftfahrzeuge eingesetzt. Nach dem Vorbild eines solchen LKW wurde dieser Holztransporter gebaut. Auch hierbei wurden ein Fahrerhaus eines W50-Modelles und Teile vom Tatra-Kranwagen verwendet. Kühler und andere Teile wurden von H0-Modellautos übernommen. – Das Holz ist jedoch echt!

3. Wer kann sich schon der Faszination, die von Feuerwehrfahrzeugen ausgeht, entziehen? Im Maßstab 1:120 rückt hier die Feuerwehr zu einer Übung aus. Die Fahrzeuge basieren auf H0-Robur-Rahmen und TT-Tatra-Fahrerhäusern. Die anderen Teile stammen von H0-Autos. Der Kranaufbau des schweren Feuerwehr-Kranwagens ist vom ESPEWE-G5-Kranwagen verwendet worden.

4. Der Auflieger eines Tankwagens wurde von einem Spielzeugauto abgebaut und zurechtgefeilt. Ein Fahrerhaus vom W50 ist mit Plasteabfällen aus der Bastelkiste kombiniert worden, und es entstand eine Sattelzugmaschine, die dem Tatra 148 sehr ähnelt. Der W50-Pritschensattelschlepper entstand nach einer im „modelleisenbahner" veröffentlichten Zeichnung. Der Aufbau ist aus zwei normalen W50-Pritschen hergestellt worden. Der dazugehörige Rahmen wurde aus Plasteteilen angefertigt, die Kotflügel bestehen aus dünnem Alu-Blech.

Fortsetzung von Seite 17

M 274.001—005	2'Bo'	Ško	.../34	ČSD		S, j, e
M 290.002	(1A)' (1A)'	Tatra^{K}	.../36	ČSD	T Kopřivnice	T, ww
Motorlokomotiven						
Spurweite: 600 mm						
T 200.001	B	ZDS & Bw Nymburk	.../50	KE Nymburk T200.403	Bw Nymburk město	N, d
Spurweite: 1435 mm						
T 200.002	B	Universa 2/...		Vitana Bysice	Dep Brno-Líšeň	B
Elektrolokomotiven						
Spurweite 1435 mm						
E 225.001	Bo	Křiž	1/05	W StB	Bw Praha střed	D, N
E 423.001	Bo'Bo'	Adam	48/27	ČSD	Dep Čelákovice	N
E 424.002	B'B'	Ško	390/28	ČSD	Z Škodo Plzň	D, Z
E 436.004	Bo'Bo'	ČKD	1080/27	ČSD	Dep Čelákovice	N
EM 400.001	Bo'Bo'	Ring	64720/03	LBTB 1	Dep Čelákovice	N

1



2



3



4



Vor nunmehr drei Jahren wurde der neue 26,4 m lange Schlafwagen als Baumuster im VEB Waggonbau Görlitz fertiggestellt.
U. B. zeigt ein H0-Modell dieses Wagens auf der Großanlage des VEB Waggonbau Görlitz (siehe S. 4 und 5 in dieser Ausgabe).

Foto: H. Kleich, Görlitz

